Die

Erste Expeditoren-Prüfung

bei den

kgl. bayerischen Staats-Eisenbahnen.

Sammlung

der

bei den sieben ersten Expeditoren-Prüfungen

(November 1893 bis Mai 1896)

gestellten

schriftlichen Aufgaben nebst Lösungen.

Zusammengestellt und bearbeitet unter Mitwirkung von Fachleuten

von

Johann Adam Kessler,

Bahnexpeditor.

Herausgegeben und im Verlag des Bayerischen Verkehrsbeamten-Vereins.

München 1896.

Die

Erste Expeditoren-Prüfung

bei den

kgl. bayerischen Staats-Eisenbahnen.

Sammlung

der

bei den sieben ersten Expeditoren-Prüfungen

(November 1893 bis Mai 1896)

gestellten

schriftlichen Aufgaben nebst Lösungen.

Zusammengestellt und bearbeitet unter Mitwirkung von Fachleuten

von

Johann Adam Reffler,

Bahnexpeditor.

Herausgegeben und im Verlag des Bayerischen Verkehrsbeamten-Vereins.

München 1896.

Vorwort.

Das vorliegende Werkchen wurde auf Wunsch der Vorstandschaft des Bayerischen Verkehrsbeamten-Vereins bearbeitet und ist in erster Linie bestimmt, als Unterrichtsbehelf bei den von diesem Vereine eingeführten Unterrichtskursen zu dienen. Des Weiteren soll es auch jenen Kollegen, welche nicht in der Lage sind, an diesen Unterrichtskursen Theil nehmen zu können, die Vorbereitung zum Examen erleichtern helfen.

Möge das Werkchen seinen Zweck erfüllen, und mögen die vom Bayerischen Verkehrsbeamten-Vereine in anerkennenswerther Weise für seine Mitglieder in's Leben gerufenen Fortbildungsgelegenheiten gedeihen und reiche Früchte tragen, zur Ehre unseres Standes und zum Nutzen der Anstalt der wir dienen.

München, im September 1896.

Der Verfasser.

Inhalts-Uebersicht.

Vorkommende Abkürzungen:

Allg. Abf.-Vorschr. = Allgemeine Abfertigungs-Vorschriften.

Betr.-Ordg. f. d. H.-E. Bayerns = Betriebs-Ordnung für die Haupt-Eisenbahnen Bayerns.

D.-A. = Dienstanweisung.

D.-B. = Dienstbefehl.

F.-D.-J. = Fahrdienstinstruktion.

G.-D.-E. = General-Direktions-Entschließung.

H.-B. = Handbuch (Reffler).

P.-O. = Postordnung.

Sch. & B. = Schormaier und Baumann, Der Telegraph und das Telephon in Bayern.

S.-O. = Signalordnung.

T.-O. = Telegraphenordnung.

V.-O. = Verkehrsordnung.

V.- u. A.-Bl. = Verordnungs- und Anzeige-Blatt.

Vorschr. ü. K.- u. Buchf. = Vorschriften über die Kassa- und Buchführung.

T.-A. = Tarifanzeiger.

Einleitung.

Auszug aus den Bestimmungen über die Aufnahme in den Dienst der k. b. Staats-Eisenbahnen, sowie aus den Prüfungsbestimmungen für den mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienst vom 22. November 1885

rc. rc. rc.

§ 6.

Die Befähigung für die Stellen des mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienstes ist von dem Erstehen der Adjunkten- und Expeditorenprüfungen bedingt.

§ 7.

Die Aufnahme als Adspirant für den mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienst kann unter folgenden Voraussetzungen nachgesucht werden:

1. Die Bewerber müssen in einem Lebensalter von nicht unter zurückgelegten 17 und nicht über 25 Jahren sich befinden und

2. den Nachweis der erforderlichen wissenschaftlichen Vorbildung erbringen. Dieser Nachweis ist zu führen durch das wissenschaftliche Qualifikationszeugniß für den einjährig-freiwilligen Dienst oder durch das Erstehen der Vorprüfung für den mittleren Verwaltungs-Dienst bei den k. b. Staats-Eisenbahnen; Zivilbewerber werden zu dieser nur ausnahmsweise zugelassen;

3. die Bewerber müssen ferner in der Lage sein, sich drei Jahre lang aus eigenen Mitteln oder durch Unterstützung der Angehörigen zu erhalten und endlich

4. in der Regel der aktiven Dienstpflicht im stehenden Heere genügt haben, wenn sie nicht der Ersatzreserve überwiesen oder als untauglich zum Dienste im Heere befunden worden sind. Wird ausnahmsweise die Ableistung des aktiven Militärdienstes während der Praxis gestattet, so kommt die aktive Dienstzeit auf die Ausbildung nicht in Anrechnung.

§ 8.

Dem bei der Generaldirektion der k. b. Staats-Eisenbahnen einzureichenden Gesuche muß beigefügt sein:

1. Der Taufschein oder das Geburtszeugniß;

2. Zeugnisse über die schulwissenschaftliche Bildung, bezw. über das Erstehen der Vorprüfung;

3. der Lebenslauf des Bewerbers, von demselben verfaßt und geschrieben;

4. Dienstpapiere über die geleistete aktive Dienstpflicht oder über die anderweitige Erfüllung der Militärpflicht;

5. eine Bescheinigung über die Mittel, sich drei Jahre lang zu unterhalten;

6. bei Minderjährigkeit des Bewerbers die schriftliche Erklärung des Vaters oder des Vormundes, daß derselbe mit dem Gesuche einverstanden ist;

7. wenn der Bewerber nicht unmittelbar aus einer Unterrichtsanstalt oder vom Militär kommt, amtliche oder sonst glaubhafte Atteste über Beschäftigung und Führung seit dem Austritte aus der Schulanstalt oder dem aktiven Dienst in der Armee;

8. die Erklärung, daß der Bewerber frei von Schulden und eine Kaution von 1000 Mark zu leisten im Stande ist.

§ 9.

Gegenstände der Vorprüfung, welche in eine schriftliche und mündliche zerfällt, sind: Deutsche und französische Sprache, Geographie, Geschichte, Mathematik.

Hinsichtlich der einzelnen Prüfungsgegenstände werden folgende Anforderungen gestellt:

a) In der deutschen Sprache muß der Examinand die erforderliche Uebung und Gewandtheit besitzen, um sich mündlich und schriftlich, ohne grammatikalische und logische Fehler entsprechend auszudrücken.

Die Prüfung in der französischen Sprache ist obligatorisch; außerdem können sich die Candidaten in der englischen oder italienischen Sprache einer fakultativen Prüfung unterziehen.

In den neueren Sprachen wird neben richtiger Aussprache und Kenntniß der grammatikalischen Regeln die Fähigkeit, prosaische Schriften von mittlerer Schwierigkeit mit einiger Leichtigkeit und Sicherheit in gebildeter Sprache zu übersetzen, vorausgesetzt; auch ist ein deutsches leichtes Thema ohne erhebliche Verstöße gegen die Rechtschreibung, Wortstellung und Satzbildung in das Französische zu übertragen.

b) Geographie: Kenntnisse der Hauptsachen der mathematischen Geographie. In der physischen und politischen Geographie: Allgemeine Kenntniß der einzelnen Welttheile, der Meere, größeren Gebirge und Flüsse, sowie der Hauptländer und deren Hauptstädte. Für Europa und vornehmlich Deutschland speziellere Kenntniß der

Meere, Meerbusen und Meerengen, Gebirgs- und Flußsysteme der Hauptflüsse, ihrer Quellen, ihrer Nebenflüsse und ihres Laufes durch verschiedene Länder, der an denselben gelegenen größeren Städte, sowie der bedeutenderen Eisenbahnen und Kanäle.

Ferner Kenntniß der einzelnen Staaten, ihrer größeren Städte und ihrer Lage nach der Himmelsgegend.

c) Geschichte: Bekanntschaft mit den wesentlichsten Thatsachen aus der Geschichte der Hauptkulturvölker, besonders der Griechen und Römer. Genauere Kenntniß der deutschen Geschichte, der Entwicklung der einzelnen deutschen Staaten, speziell des Königreichs Bayern.

d) Mathematik: In der Arithmetik: Fertigkeit in dem Gebrauch der bürgerlichen Rechnungsarten, einschließlich der Gesellschaftsrechnungen. Proportionen, Elementargesetze über Potenzen, Wurzeln, Logarithmen.

Gleichungen des ersten Grades mit einer und mehreren Unbekannten.

In der Geometrie: Kenntniß der Planimetrie einschließlich der Lehre vom Kreise, von der Aehnlichkeit der Figuren, und aus der Stereometrie die wichtigsten Formeln für die Körperberechnung.

§ 10.

Die Zulassung der Bewerber zur Praxis erfolgt nach Maßgabe des dienstlichen Bedürfnisses.

Die zur Praxis zugelassenen Bewerber werden von der Generaldirektion der k. b. Staats-Eisenbahnen — vorbehaltlich der durch bahnärztliche Untersuchung zu konstatirenden körperlichen Tauglichkeit — zunächst zu einem Telegraphen-Unterrichtskurs eingerufen. Ueber das Resultat der am Schlusse des Kurses abgehaltenen Prüfung wird dem Bewerber ein Zeugniß ausgestellt. Diejenigen Bewerber, welche die Telegraphenprüfung nicht bestanden haben, werden als ungeeignet für die angestrebte Verwendung im mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienste zurückgewiesen.

§ 11.

Diejenigen Bewerber, welche die Telegraphenprüfung bestanden haben, werden nach Maßgabe des Bedarfes den einzelnen Oberbahnamtsbezirken zugetheilt.

Die zur Ausbildung der Adspiranten geeigneten Dienstesstellen werden von der Generaldirektion der k. b. Staats-Eisenbahnen bestimmt. Die Zutheilung an dieselben innerhalb des Oberbahnamtsbezirkes erfolgt durch die Oberbahnämter.

Die Adspiranten werden von den Oberbahnämtern nach erfolgter Zutheilung verpflichtet.

Mit dem Praxisbeginn haben die Bewerber sofort eine Kaution von 1000 Mark zu erlegen.

§ 12.

Die Adspiranten können bei tadelloser Führung, vorzüglichem Fleiß und besonderer Qualifikation während der Praxis zur aushilfsweisen Beschäftigung herangezogen werden; bei mangelhafter Dienstführung oder tadelhaftem außerdienstlichem Betragen werden dieselben aus dem Dienste entlassen.

§ 13.

Nach zweijähriger praktischer Thätigkeit hat der Adspirant die Adjunkten-Prüfung abzulegen, welche nach Maßgabe des dienstlichen Bedürfnisses jährlich ein- oder zweimal abgehalten wird.*)

Leistet ein Adspirant der Einberufung zur Prüfung ohne genügende Entschuldigung keine Folge, so wird er aus der Liste der Adspiranten gestrichen.

§ 14.

Durch die Adjunktenprüfung soll erprobt werden, ob der Adspirant mit den Fachkenntnissen vertraut ist, in den verschiedenen Dienstzweigen sicher zu funktioniren und bei Beantwortung der ihm vorgelegten Fragen seine Kenntnisse in entsprechender Form darzulegen versteht.

Die Prüfung zerfällt in eine schriftliche und mündliche.

Für die schriftliche Prüfung werden Fragen

1. aus dem Betriebsdienste,
2. „ „ Expeditionsdienste,
3. „ „ finanziellen Dienste,
4. „ „ Post- und Staatstelegraphenwesen, soweit die Kenntniß desselben für den Dienst bei gemischten Stationen erforderlich ist, und
5. zur Erprobung der Kenntnisse in der französischen Sprache gewählt.

Eine Aufgabe über einen allgemeinen Gegenstand aus einem der Prüfungsfächer wird den Kandidaten zur Ausarbeitung eines ausführlichen Aufsatzes gegeben, bei welcher dieselben insbesondere ihre Befähigung in stylistischer Beziehung zu erproben haben.

Die mündliche Prüfung erstreckt sich insbesondere auf:

1. die Organisation der Staatsbehörden im Allgemeinen und der Staatsverkehrsanstalten im Besonderen;

---

*) Der erfolgreiche Besuch des in der Regel sechswöchentlichen Telegraphenunterrichtskurses wird auf die zweijährige Praxis eines Adjunktenadspiranten angerechnet. G.-D.-E. 62356 v. 7. VII. 90.

Adjunktenadspiranten werden erst nach Vollendung des 21. Lebensjahres zur Adjunktenprüfung zugelassen. Minist.-Entschl. Nr. 6626 v. 19. I. 96.

2. die Geographie Deutschlands und der benachbarten Länder;
3. das Betriebs- und Bahnpolizeireglement und die dazu gehörigen Instruktionen, namentlich die Fahrdienstinstruktion;
4. die Vorschriften und Einrichtungen im Billeten-, Gepäck- und Güterexpeditionsdienst;
5. die wichtigsten Tarifvorschriften;
6. die Bestimmungen des Kassa- und Rechnungsdienstes;
7. die Bestimmungen des Post- und Telegraphenwesens, soweit deren Kenntniß für den Dienst bei gemischten Stationen erforderlich ist.

Die mündliche Prüfung in fremden Sprachen ist fakultativ und findet nur auf Ansuchen des Kandidaten statt.

Bei der Prüfung ist namentlich durch Vorführen von Beispielen aus der Praxis festzustellen, ob der zu Prüfende in den einzelnen Dienstzweigen die Dienstesvorschriften praktisch richtig anzuwenden versteht.

§ 15.

Hat der Adspirant die Prüfung — oder auch nur die schriftliche oder mündliche — nicht bestanden, so kann er nach einem Jahre nochmals um die Zulassung zu derselben nachsuchen.

Genügt der Adspirant auch dann nicht, so ist er aus dem Dienste zu entlassen.

Nach bestandener Prüfung kann dem Adspiranten bei selbstständiger Verwendung eine monatliche diätarische Besoldung bewilligt werden.

Die Anstellung als Adjunkt erfolgt sodann nach den vorhandenen Stellenerledigungen.

§ 16.

Als Bewerber um Stellen des mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienstes können sich auch jene Militärpersonen melden, welche Anwartschaft auf eine etatsmäßige Stelle im Zivilstaatsdienste erworben und das 40. Lebensjahr nicht überschritten haben; bei der Anmeldung haben dieselben zu erklären, daß sie eine Kaution von 1000 Mark zu leisten im Stande sind.

Die Militäranwärter haben, wenn sie nicht vor dem Eintritte in das Heer die Befähigung zum einjährig-freiwilligen Dienste erworben haben, durch Bestehen der vorgeschriebenen Vorprüfung (§ 9) nachzuweisen, daß sie das für einen Beamten des mittleren Eisenbahndienstes erforderliche Maß allgemeiner Bildung besitzen; dieselben werden demnächst zu einer informatorischen Beschäftigung auf die Dauer von drei Monaten einberufen, während welcher sie

den Telegraphenkurs mitzumachen und die Telegraphenprüfung zu bestehen haben.

Außerdem bildet für die Militäranwärter eine einjährige Probedienstzeit und das Bestehen der Adjunktenprüfung die Voraussetzung für die Anstellung als Adjunkt.

§ 17.

Die Beförderung der Adjunkten zu Expeditoren ist von dem Bestehen der ersten Expeditorenprüfung abhängig.

Frühestens drei Jahre nach bestandener Adjunktenprüfung kann bei der Generaldirektion der k. b. Staats-Eisenbahnen das Gesuch um Zulassung zu dieser Prüfung eingereicht werden.

Eine Einberufung von Amts wegen findet zu dieser Prüfung nicht statt.

Die Zulassung erfolgt, wenn auf Grund der oberbahnamtlichen Qualifikationsberichte anzunehmen ist, daß der Gesuchsteller als geeignet und genügend vorbereitet für die Prüfung zum Expeditor zu erachten ist.

Die Prüfungsgegenstände sind die nämlichen, wie bei der Adjunktenprüfung; es ist jedoch bei dieser Prüfung eine genauere Kenntniß der Details zu verlangen und namentlich auch festzustellen, ob der Kandidat die nothwendigen Fähigkeiten und Kenntnisse zur selbständigen Führung einer Expedition besitzt.

Die Prüfung zerfällt in eine schriftliche und mündliche.

Hat der Kandidat in der Prüfung — oder auch nur in der schriftlichen oder mündlichen — nicht genügt, so kann er nach Ablauf eines Jahres noch einmal um Zulassung nachsuchen.

§ 18.

Die Verwendung an den wichtigeren Expeditorenstellen, sowie die Erreichung der höheren Stellen im mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienste ist von dem Bestehen der zweiten Expeditorenprüfung bedingt.

Um Zulassung zu dieser Prüfung, welche für den Betriebs- und Expeditionsdienst einerseits und den finanziellen und Materialverwaltungsdienst andererseits gesondert abgehalten wird, kann frühestens vier Jahre nach dem Bestehen der ersten Expeditorenprüfung nachgesucht werden.

Eine Einberufung von Amts wegen zu diesen Prüfungen, welche nur nach Maßgabe des dienstlichen Bedürfnisses abgehalten werden, findet nicht statt.

Die Gesuche um Zulassung, in welchen anzugeben ist, ob die Zulassung zur Prüfung für den Betriebs- und Expeditionsdienst oder zu jener für den finanziellen und Materialverwaltungsdienst

erbeten wird, werden auf Grund der oberbahnamtlichen Vorlageberichte von der Generaldirektion der k. b. Staats-Eisenbahnen verbeschieden.

Die Prüfungen zerfallen in schriftliche und mündliche.

§ 19.

Gegenstände der zweiten Expeditorenprüfung für den Betriebs- und Expeditionsdienst sind:

1. die allgemeinen Grundzüge der Reichsverfassung und des bayer. Staats- und Verwaltungsrechtes;

2. die wesentlichen gesetzlichen und verordnungsmäßigen Bestimmungen über das Eisenbahnwesen im allgemeinen, über die Organisation der k. b. Staats-Eisenbahnen, ihr Verhältniß zu anderen deutschen und außerdeutschen Eisenbahnverwaltungen, zur Post- und Telegraphenverwaltung, zu den übrigen Zweigen der Staatsverwaltung;

3. das Bahnpolizeireglement*), die Fahrdienstinstruktion und die Bestimmungen über das Signalwesen; die Vorschriften in Betreff der Unterhaltung und Bewachung der Bahn; die für die Betriebssicherheit wesentlichen Erfordernisse der Konstruktion und Beschaffenheit des Bahnoberbaues, der mechanischen Stationseinrichtungen und der Betriebsmittel;

4. das Betriebsreglement**) im Zusammenhange mit den einschlägigen Bestimmungen der Handelsgesetzgebung; die Grundsätze des Tarifwesens; die Vorschriften über Abfertigung in den verschiedenen Transportgattungen; die Wagenregulative nebst den Bestimmungen über die Verwendung der Wagen;

5. Bestimmungen über das Etats-, Kassen- und Rechnungswesen insbesondere bei der Eisenbahnverwaltung und über Materialienverwaltung;

6. Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens, Handels- und Verkehrsgeographie, vorzugsweise von Europa;

7. Einrichtungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen und der wichtigsten Eisenbahnverbände;

8. die hauptsächlichsten Funktionen der einzelnen Beamtenkategorien der k. Staats-Eisenbahnverwaltung;

9. Französische Sprache, und wenn der Kandidat es wünscht, auch italienische oder englische Sprache.

§ 20.

Gegenstände der zweiten Expeditorenprüfung für den finanziellen und Materialverwaltungsdienst sind:

1. die wesentlichen Bestimmungen der Reichsverfassung und des bayerischen Staats- und Verwaltungsrechtes;

---

*) Betriebsordnung für Haupt- und Nebeneisenbahnen.
**) Nunmehr Verkehrsordnung.

2. die wesentlichen gesetzlichen und verordnungsmäßigen Bestimmungen über das Eisenbahnwesen im Allgemeinen, über die Organisation der k. b. Staats-Eisenbahnen, ihr Verhältniß zu anderen deutschen und außerdeutschen Eisenbahnverwaltungen, zur Post- und Telegraphenverwaltung, sowie zu den übrigen Zweigen der Staatsverwaltung;

3. allgemeine Grundsätze des Staatshaushaltes nebst den in Bayern geltenden Bestimmungen über die Behandlung der Etats und den Gang des Rechnungsprozesses, das gesammte Eisenbahnrechnungswesen einschließlich des Werkstätte- und Materialrechnungswesens, Vorschriften über die Buch- und Kassaführung bei den Oberbahnamtskassen und bei sämmtlichen mit den Letzteren in Abrechnung stehenden Behörden und Organen der Eisenbahnverwaltung;

4. die für die Eisenbahnverwaltung einschlägigen Bestimmungen über das Amtsbürgschaftswesen, Gebührenwesen und Pensionswesen, ferner die Bestimmungen über die Verwaltung der einzelnen Vermögensbestandtheile des Eisenbahnärares, namentlich über die Veräußerung und Verpachtung der Staatsrealitäten, über die Benützung der Staatsgebäude, sowie über die für das Eisenbahneigenthum zu entrichtenden Steuern, Kommunalabgaben und anderen öffentlichen Lasten;

5. die von der Postverwaltung erlassenen Bestimmungen über die Buch- und Kassaführung bei den Stationen mit gemischtem Dienste.

§ 21.

Ein Kandidat, welcher in der zweiten Expeditorenprüfung nicht genügt hat, kann um die Genehmigung zur Wiederholung derselben erst nach Ablauf von zwei Jahren nachsuchen.

Diejenigen Beamten, welche die zweite Expeditorenprüfung entweder für den Betriebs- und Expeditionsdienst oder für den finanziellen und Materialverwaltungsdienst bestanden haben, haben sich, wenn die Verwendung oder Beförderung in dem anderen Diensteszweige erfolgen soll, auch der für diesen vorgeschriebenen Prüfung zu unterziehen.

Zu diesen Prüfungsbestimmungen wurden mit G.-D.-E. Nr. 82272 vom 1. September 1892 noch die nachstehenden Erläuterungen bekannt gegeben:

1. Zur Theilnahme an der nach Abschnitt A II § 17 der Bestimmungen über die Aufnahme in den Dienst der k. Verkehrsanstalten vom 22. November 1885 abzulegenden „ersten Expeditorenprüfung" werden nur solche nach Maßgabe der neuen Aufnahmsbestimmungen zu behandelnde Adjunkten zugelassen, welche seinerzeit die in § 14 cit. vorgesehene Adjunktenprüfung bestanden haben.

2. Die „erste Expeditorenprüfung" wird in der Regel jeweils konkursweise für diejenige Anzahl von Adjunkten abgehalten, welche seinerzeit gleichzeitig die Anstellungsprüfung zum Adjunkten bestanden haben.

Adjunkten, welche sich zu der für ihren Anstellungskonkurs abzuhaltenden „ersten Expeditorenprüfung" nicht gemeldet haben, werden auf Ansuchen zur Prüfung mit einem späteren Konkurse zugelassen, im Uebrigen werden Adjunkten aus früheren Anstellungsprüfungen mit solchen aus späteren Anstellungsprüfungen auch dann gleichzeitig zur „ersten Expeditorenprüfung" gelangen können, wenn es sich um die Wiederholung der — erstmals ohne Erfolg gebliebenen — Expeditorenprüfung handelt.

Im Falle des dienstlichen Bedürfnisses wird auch die Zusammenfassung mehrerer Adjunktenkonkurse zu einer „ersten Expeditorenprüfung" stattfinden können.

3. Nach dem Ergebnisse jeder „ersten Expeditorenprüfung" wird für die mit Erfolg geprüften Adjunkten eine Rangliste erstellt, welche in der Regel für die Reihenfolge der Beförderung in die Kategorie B I maßgebend ist; Beförderungen von Adjunkten aus späteren Expeditorenprüfungen vor solchen aus früheren Expeditorenprüfungen sind demnach im allgemeinen ausgeschlossen und finden nur ausnahmsweise für solche Theilnehmer an späteren Expeditorenprüfungen statt, deren Prüfung nach jeder Richtung ein hervorragendes Ergebniß geliefert hat.

Sind ausnahmsweise mehrere Adjunktenkonkurse zu einer „ersten Expeditorenprüfung" vereinigt worden, so wird die Rangliste für die Beförderung in die Kategorie BI gleichwohl „konkursweise" erstellt.

4. Die „ersten Expeditorenprüfungen" werden nach Bedarf abgehalten; der Zeitpunkt der Abhaltung jeder „ersten Expeditorenprüfung" und die Namen der jeweils hiefür in Frage kommenden Adjunkten werden spätestens ein halbes Jahr vor dem Prüfungstage bekannt gegeben, damit die Betheiligten einerseits in der Lage sind, sich zur Prüfung zu melden, andererseits Gelegenheit nehmen können, sich die Vervollständigung ihrer Ausbildung und Kenntnisse in den einzelnen Dienstzweigen noch besonders angelegen sein zu lassen.

5. Hinsichtlich der Frage der Vorbereitung für die „erste Expeditorenprüfung" kommt Folgendes zu bemerken:

Es ist davon auszugehen, daß an dem in den Aufnahmsbestimmungen vom Jahre 1885 zum Ausdruck gekommenen Grundsatze festgehalten werden muß, wonach die sämmtlichen Beamten des mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienstes eine gleichmäßige Ausbildung im Gesammtdienst erhalten sollen und eine

Scheidung dieses Personals nach Dienstzweigen erst in höheren Dienstgraden einzutreten hat.

Hienach ist es in der Aufgabe der Staatseisenbahnverwaltung und in ihrem eigensten Interesse gelegen, den Adjunkten in möglichst weitgehender Weise die Vorbereitung für das erfolgreiche Bestehen der „ersten Expeditorenprüfung“ zu sichern, mit welcher die Ausbildung im Gesammtdienst abschließt.

Folgeweise erscheint es geboten, dafür zu sorgen, daß die betheiligten Adjunkten sich bis zur Ablegung der „ersten Expeditorenprüfung“ auf entsprechenden, die vollständige und allseitige Ausbildung ermöglichenden Posten im sogenannten „gemischten Dienste“ befinden, auf welchen die zur selbstständigen Führung einer Expedition erforderliche genaue Kenntniß der Details praktisch erworben werden kann.

2c. 2c. 2c.

Die Ausarbeitungen mussten mit Rücksicht darauf, dass das Werkchen einen möglichst geringen Umfang annehmen sollte, im Allgemeinen knapp bemessen werden. Aus dem gleichen Grunde wurden da, wo eine vollständige Ausarbeitung überhaupt nicht nothwendig erschien, nur Lösungsskizzen angefügt. Es dürfte indessen der Werth des Sammelwerkchens hiedurch in keiner Weise beeinflusst werden, denn wirkliche Vortheile wird doch nur Derjenige ans dieser Sammlung schöpfen, der sich der Mühe unterzieht, die Aufgaben selbstständig zu bearbeiten und alsdann zwischen seinen und den hier aufgezeichneten Lösungen Vergleiche anstellt.

Prüfungs-Aufgaben.

I.

Aufgaben für den deutschen Aufsatz.

1., Erste Expeditoren-Prüfung am 21. bis 23. Nov. 1893.

Die Elektricität im Dienste der Eisenbahn.

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ausarbeitung.

Betrachten wir uns die großartige Entwicklung der Eisenbahnen, so drängt sich uns unwillkürlich die Frage auf, welche Hilfsmittel diese Verkehrseinrichtung zu einer solch' gewaltigen Leistungsfähigkeit gelangen ließen. Wenn wir nun jene Mittel, deren sich die Eisenbahn bedient, und ohne die ein Eisenbahnbetrieb in größerem Umfange überhaupt nicht möglich wäre, aufzählen wollen, so werden wir in erster Linie der Elektricität zu gedenken haben.

Ein geregelter Eisenbahnbetrieb fordert gebieterisch, daß auf größere Entfernungen hin bestimmte Nachrichten gegeben werden können, und hiezu befähigt uns die Elektricität.

Durch die Ausnützung dieser Kraftquelle wird es möglich, daß sich die Fahrdienstbeamten fortgesetzt über den Zugslauf unterrichtet halten, daß sie beim Abgang eines Zuges das Strecken- und Bahnbewachungspersonal in Kenntniß setzen, und daß umgekehrt von der Strecke aus wieder Nachrichten in die Stationen gegeben werden können, lauter Momente, deren ein geregelter Betrieb nicht entbehren kann.

Schon in den 30er Jahren von Gauß und Weber den Eisenbahnen als Betriebs- und Hilfsmittel empfohlen, hat das Telegraphenwesen sich heute eine unentbehrliche Position im Eisenbahn-Wesen geschaffen. Vom einfachen elektrischen Klingelwerk anfangend, hat die Telegraphie die mannigfaltigsten Entwicklungsphasen durchgemacht und sich zu immer höherer Leistungsfähigkeit aufgeschwungen,

bis endlich mit der Erfindung und Einführung des Morseapparates dem Eisenbahnbetrieb ein Mittel an die Hand gegeben war, welches den stetig wachsenden Anforderungen bis heute genügte.

Wenn der Morseapparat rücksichtlich der Eile, welche der Betriebsdienst vielfach erheischt, auch etwas langsam arbeitet, so läßt ihn seine charakteristische Eigenschaft der Nachweisbarkeit der übermittelten Nachrichten doch immer noch jene bedeutende Stellung einnehmen, die er sich seinerzeit im Fluge erobert hat.

Während die Elektricität in der Telegraphie und im Telephon als Batteriestrom arbeitet und nutzbringend auf weite Entfernungen verwendet wird, leistet sie als Induktionsstrom im Signalwesen dem Eisenbahnbetriebe unschätzbare Dienste. Die meisten Eisenbahnen haben frühzeitig die Nothwendigkeit erkannt, das mit der Bewachung und Instandhaltung der Bahn, sowie das mit der Leitung und Führung der Züge betraute Personal in gegenseitige Fühlung zu bringen und in den Stand zu setzen, bezüglich gewisser Zustände der Bahn, sowie über regelmäßige oder außergewöhnliche Vorkommnisse Auskünfte, Warnungen oder Befehle zu ertheilen und zu empfangen.

Nach mannigfachen Versuchen mit mechanischen Vorrichtungen hat auch hier die Elektricität und zwar durch die Einführung elektrischer Linienläutwerke eine hervorragende Verwendung gefunden. Ein auf der Station mittelst Siemens'schen Induktionsapparates*) hervorgerufener Induktionsstrom löst in den bei den Bahnwärterposten aufgestellten Läutebuden eine mechanische Vorrichtung aus, worauf Glockenschläge ertönen, welche, in verschiedene Gruppen gebracht, dem Wärterpersonal bestimmte Nachrichten zukommen lassen und beziehungsweise Befehle erteilen. So können die Wärter von der Station aus Nachricht über den Abgang der Züge, über das Unterbleiben von Zügen, über eingetretene Ruhe im Zugslaufe Kenntniß erhalten und andererseits auch durch ein sogenanntes Gefahrsignal auf eine einem kommenden Zuge etwa drohende Gefahr aufmerksam gemacht und hiedurch in die Lage gesetzt werden, durch rechtzeitiges Stellen des betreffenden Zuges die drohende Gefahr von diesem abzuwenden.

Umgekehrt können bei Unterbrechung der Strecke, bei beobachteten Unregelmäßigkeiten im Zugslaufe, sowie bei Betriebsunfällen auf der Strecke Nachrichten an die nächstliegende Station gegeben werden und zwar folgende:

„Hilfsmaschine soll kommen",
„Hilfsmaschine mit Arbeitern soll kommen",

---

*) Wir erwähnen hier in erster Linie immer die auf den bayerischen Staatsbahnen und den deutschen Bahnen im Allgemeinen im Gebrauche befindlichen Einrichtungen.

„Schlußsignal fehlt“,
„Hilfsmaschine mit Arzt und Arbeitern soll kommen“,
„Bahn unterbrochen“.

Außerdem können mit dem am Bodenbrett der Läutebude angebrachten Taster auch Depeschen in die nächstgelegenen Stationen gegeben werden. Auch mit den Wärterposten können Depeschen gewechselt werden, wenn ein Schreibapparat (sogen Portativapparat) bei denselben in die Frischenleitung eingeschaltet wird. Bei außergewöhnlichen Vorkommnissen, bei Unfällen und bei länger andauernden Störungen auf der Strecke wird von diesem Hilfsmittel vortheilhaft Gebrauch gemacht.

Es leuchtet ohne Weiteres ein, welch’ hohen Werth diese Verständigungsmöglichkeit zwischen den Stationen und dem Strecken- und bezw. Zugspersonal für den Eisenbahnbetrieb besitzt.

Eine lange Zeit hindurch haben die hier geschilderten Einrichtungen vorzügliche Dienste geleistet; ihrer Verwendung scheint jedoch nunmehr durch das Telephon ein Ziel gesetzt zu sein. „Das Bessere ist des Guten Feind!“ Das einfache, von Jedermann ohne besondere technische Vorkenntniß zu handhabende Telephon wird voraussichtlich in nicht ferner Zeit die kunstvollen und schwieriger zu bedienenden Apparate verdrängen. An die Stelle der Bahnwärter-Läutebuden tritt das Wärtertelephon mit elektrischer Rufklingel, und an die Stelle der Zeichensprache tritt das lebendige Wort, wodurch eine ungleich raschere und selbstredend auch eingehendere Verständigung ermöglicht wird. Auf Sekundär-, Lokal- und Kleinbahnen ist das Telephon für den Betriebsdienst schon in Verwendung. Ebenso vermittelt es in den Bahnhöfen die Befehle der Fahrdienstbeamten an die Wechselwärter u. s. w., und ohne dieses Hilfsmittel wäre die Einrichtung der Sicherungsvorrichtungen auf den größeren Bahnhöfen, wie sie derzeit bestehen, nicht durchführbar gewesen. Der hauptsächliche Mangel, welcher dem Telephon gegenüber dem Morseapparat anhaftet, daß nämlich nachträglich ein Beweis für die Richtigkeit übermittelter Aufträge und Nachrichten nicht erbracht werden kann, wird mit dem Fortschreiten der Ausbildung der Sicherheitsmittel, speziell der Signal- und Weichencentralisirung immer weniger fühlbar werden, weil der Betriebsbeamte durch diese Einrichtungen mehr und mehr in den Stand gesetzt wird, die richtige Ausführung seiner Anordnungen selbst überwachen zu können.

Eine ziemlich ausgedehnte Verwendung findet der elektrische Strom auch bei der Bedienung von Distanzsignalen. Unter Distanzsignal hat man ein Signal zu verstehen, welches zur Sicherung eines entfernten, bestimmten Punktes der Bahn zu dienen hat. Meistens werden diese Signale vor Gefahrpunkten, wie Geleisekreuzungen, Drehscheiben, Drehbrücken rc. aufgestellt; sie dienen

aber auch dazu, um das gleichzeitige Einfahren von zwei Zügen in einen Tunnel zu verhüten u. s. w.

Zur Stellung von Distanzsignalen bedient man sich indessen nur dann des elektrischen Stromes, wenn wegen zu großer Entfernung zwischen dem Bedienungs- und Standorte des Signals oder wegen Terrainschwierigkeiten mechanische Stellvorrichtungen welche sonst den Vorzug verdienen, nicht in Verwendung genommen werden können.

Zugdeckungssignale werden ebenfalls vielfach durch den elektrischen Strom gegeben.

Die Gefahren, denen die Züge sich gegenseitig aussetzen (Streifen, Begegnung, Ueberholung), zählen zu den wesentlichsten im Eisenbahnbetriebe. Diese Gefahren sind am häufigsten in den Stationen selbst gegeben; sie lassen sich hier glücklicherweise aber auch am leichtesten bekämpfen und zwar durch theilweise Anwendung der bereits erwähnten Distanzsignale, in Verbindung mit mechanischen oder auch mechanisch-elektrischen Wechselversicherungen.

Der Gefahr des Zusammenstoßes zweier sich entgegenfahrender Züge auf der freien Strecke oder der des Auffahrens eines nachfolgenden Zuges auf einen vorausfahrenden, beziehungsweise auf der Strecke liegen gebliebenen Zuges, ist hinsichtlich der Signalhilfsmittel schwerer zu begegnen. Vor vielen Jahren schon wurden die verschiedenartigsten Versuche gemacht, die Züge durch fernwirkende Signale, welche vom Zuge aus selbst gegeben wurden, zu decken und die vielen sinnreichen, elektrischen Apparate, welche zu diesem Zwecke konstruirt worden sind, legen Zeugniß ab von der großen Wichtigkeit, die man von jeher einer möglichst idealen Deckung der Züge beigemessen hat. Man ist indessen von jenen Deckungs-Vorrichtungen, bei welchen die Signalapparate sich auf den Zügen selbst befinden, mit Rücksicht auf die große Empfindlichkeit, welche diesen Einrichtungen innewohnt, abgekommen und hat zu dem einfachsten und jedenfalls auch zweckdienlichsten Mittel gegriffen, nämlich: Durchführung der Zugsdeckung auf Stationsdistanz (Raumdeckung) unter Benützung des elektrischen Telegraphen; es darf eben ein Zug erst in eine Strecke einfahren, wenn diese von der vorgelegenen Station frei gemeldet ist.

Auf sehr stark belegten Strecken, auf denen die Stationsentfernungen behufs Ermöglichung einer raschen Zugsfolge durch Einschaltung von sogenannten Blockstationen vermindert werden müssen, wird zur Zeitersparniß bei der Deblockirung vielfach Elektricität in Anspruch genommen.

Der gewöhnliche, heute in Anwendung befindliche Blockapparat besteht in einem Bahnzustandssignal, das auf elektrischem Wege vom

nachfolgenden Posten bezw. von der Station aus festgelegt bezw. freigegeben wird.

Auch elektrische Zugsinterkommunikationssignale wurden konstruirt, bestimmt, eine Verständigung zwischen den Passagieren bezw. dem Zugspersonale und dem Lokomotivführer zu ermöglichen.

Erwähnt sei hier, daß für die Lastzüge, welche den Arlbergtunnel passiren, ein transportables elektrisches Interkommunikationssignal hergestellt worden ist, welches sich ganz vorzüglich bewähren soll.

Dieses Signal hat den Zweck, das Zugsbegleitungspersonal auf etwa eintretende Zugstrennungen aufmerksam zu machen und den großen Gefahren, welche hieraus entstehen könnten, durch rechtzeitiges Anziehen der Bremsen und bezw. Anhalten des Zuges zu begegnen.

Auf dem Gebiete der Weichensicherung wird der elektrische Strom vielfach zur Herstellung von Weichenverschlüssen benützt. Elektrische Einrichtungen, welche auch das Umstellen der Weichen bethätigen, sind über das eigentliche Versuchsstadium noch nicht hinausgekommen.

Eine ganz hervorragende Verwendung findet die Elektricität seit einigen Jahren auch bei der Beleuchtung der Bahnhöfe, insbesondere der Rangirbahnhöfe. Kaum an einem anderen Orte wirkt die Elektricität so wohlthuend und vortheilhaft wie in den Bahnhöfen, woselbst der Dienst auch zur Nachtzeit und bei jeder Witterung versehen werden muß. Auch zur elektrischen Beleuchtung der Züge sind bereits Vorrichtungen geschaffen. Die bekannten Pullmann-Wagen sind schon mit dieser Einrichtung versehen; ebenso finden wir schon elektrische Beleuchtung in Bahnpostwagen und in den Salonwagen der Hofzüge.

Der Elektricität bedienen sich die Eisenbahnen auch in ihren Werkstätten zum Betriebe von Bohrmaschinen, Schneidmaschinen und anderen Einrichtungen.

Auf dem für den Eisenbahnbetrieb so wichtigen Gebiete der Bremsvorrichtungen finden wir ebenfalls bereits Elektricität als bewegende Kraft angewendet. Wenn auch dermalen noch nicht gesagt werden kann, ob die bis jetzt konstruirten elektrischen Bremsen von Achard, Edison, Siemens u. A. sich in der Praxis bewähren werden oder nicht, so besteht gleichwohl darüber kein Zweifel mehr, daß die Elektricität auch für den Bremsdienst gut verwendbar ist, und es wird sich nur noch darum handeln, die richtige Form für eine entsprechende Bremseinrichtung zu finden.

Eine ausgedehnte Verwendung findet der elektrische Strom ferner bei den Einrichtungen zu Kontrolzwecken, welche die Eisenbahnen in ihren großen Betrieben vielfach benöthigen. Neben den Kontroluhren für den Nachtwächterdienst, welche dazu bestimmt sind, die Anwesenheit des Nachtwächters an bestimmten Punkten des Bahnhofes zu registriren, sind es hauptsächlich die Apparate

zur Kontrole der Signalstellung, welche sich im Eisenbahnbetriebe sehr nützlich erwiesen haben. Bei den Distanzsignalen ergibt sich vor allem die Nothwendigkeit, an dem Orte, von wo aus die Signale bedient werden, von der richtigen Stellung des Signals jederzeit genaue Kenntniß zu haben. Vielfach aber steht das Distanzsignal so weit entfernt — oder es hindern örtliche Verhältnisse —, daß die nothwendige Ueberzeugung durch den Augenschein nicht gewonnen werden kann. Es werden deßhalb elektrische Vorrichtungen angebracht, welche die Stellung des Signals am Bedienungsorte (Betriebsbureau, Weichenthurm) jederzeit erkennen lassen. Diese elektrischen Kontrolvorrichtungen sind bei einigen englischen Bahnen dahin erweitert, daß sie Nachts auch noch erkennen lassen, ob die Lichter des Distanzsignals brennen oder nicht. Auch bei der Signal- und Weichencentralisirung hat sich namentlich da, wo das Stellwerk vom Betriebsbureau getrennt aufgestellt ist, also nicht direkt vom verantwortlichen Betriebsbeamten überwacht werden kann, die Anwendung von elektrischen Kontrolapparaten als sehr praktisch gezeigt.

Ein geregelter Zugsverkehr erfordert auch die rechtzeitige Speisung der Maschinen mit Wasser, und dieß setzt voraus, daß die Wasserreservoire jederzeit den nöthigen Wasservorrath bieten. Nachdem nun aber die Wasserpumpen in vielen Fällen nicht in der Nähe der Reservoire, sondern entfernt von diesen aufgestellt sind, so werden zur Kontrole über den Wasserstand elektrische Vorrichtungen angebracht. Diese zeigen meist nur den höchst zulässigen und den niedrigsten Wasserstand der Reservoire an; in manchen Fällen sind diese Einrichtungen aber auch so konstruirt, daß sie den jeweiligen Stand des Wassers ersehen lassen.

Zur Kontrole der Zugsgeschwindigkeit, welche für den Eisenbahnbetrieb von eminenter Wichtigkeit ist, wurden ebenfalls elektrische Apparate konstruirt, welche entweder im Zuge selbst oder auf einer Station untergebracht werden. Es scheint indessen, daß die mechanischen Zugsgeschwindigkeitsmesser sich neben den elektrischen behaupten werden. Zur Sicherung einer richtigen Bedienung der Linienläutwerke sind mit diesen elektrische Kontrolapparate, sogen. Registrirapparate verbunden, welche nachträglich jedes Signal, welches gegeben wurde, erkennen lassen.

Nun hätten wir noch der sonstigen Verwendung der Elektricität bei den Eisenbahnen zu gedenken. Es sind da zunächst die auf großen Bahnhöfen unentbehrlichen Haustelegraphen und im Anschlusse hieran die Feuertelegraphen zu nennen. Des Weiteren sind die sogenannten Rufklingelwerke zu erwähnen, welche bestimmt sind, einem Wärter ꝛc. Signalbefehle zu übermitteln.

Auch für den Abgang und die Ankunft der Züge in frequenten Bahnhöfen wurden elektrische Zugs-(Routen-)Anzeiger geschaffen,

welche es dem Publikum ermöglichen, sich über den Abgang und die Ankunft der Züge rasch und leicht zu orientiren. Diese Apparate sind in England und Frankreich vielfach im Gebrauche.

Auf verschiedenen englischen Bahnen und namentlich auf den Londoner Untergrundbahnen ist auch ein elektrischer Apparat eingeführt, welcher in jedem Coupee eines Zuges nach dessen Ingangsetzung den Namen der nächsten Haltestation ersehen läßt. Es wurden auch elektrische Fahrkartenzähler hergestellt, welche bestimmt sind, dem Betriebsbeamten anzuzeigen, wie viele Fahrkarten der verschiedenen Klassen für einen Zug am Fahrkartenschalter verausgabt worden sind.

Ferner möge noch die telegraphische Mittheilung der Zeit erwähnt werden, die für den richtigen Gang der Uhren eines Bahngebietes unerläßlich ist. Auch die sogenannten elektrischen Uhren, welche von einem Normaluhrwerk aus durch Vermittelung des elektrischen Stromes in Gang gehalten und auf großen Bahnhöfen in Verwendung stehen, gehören hieher.

Zum Schlusse hätten wir noch der elektrischen Kraft als Beförderungsmittel zu gedenken. Diese Art der Verwendung des elektrischen Stromes findet schon seit einiger Zeit beim Straßenbahn-Betriebe eine ausgedehnte und nicht hoch genug zu schätzende Verwendung. In Amerika aber sehen wir den elektrischen Motorwagen auch schon an einzelnen Orten auf den Eisenbahnen sich bewegen.

Wenn die Elektricität schon dem modernen Eisenbahnwesen die Wege geebnet und seine großartige Entwicklung ermöglicht hat, so erscheint es unzweifelhaft, daß sie im Verkehrswesen der Zukunft eine noch viel hervorragendere Rolle spielen wird. Der Kampf zwischen Elektricität und Dampf hat bereits begonnen, und höchstwahrscheinlich ist der Zeitpunkt nicht mehr allzufern, in dem die Elektricität den Dampf aus seiner dominirenden Stellung verdrängen und die erste Stelle unter den bewegenden Kräften einnehmen wird.

2., Erste Expeditoren-Prüfung am 16. bis 18. Mai 1894.

Inwiefern wird der Eisenbahnbetrieb durch Gewitter, Nebel und Schnee beeinträchtigt, und wie kann den hieraus sich ergebenden Gefährdungen am besten begegnet werden?

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ausarbeitung.

Mit der Erfindung der Dampfmaschine und ihrer Anwendung als bewegende Kraft auf den Eisenbahnen ist der Menschheit eine unschätzbare Wohlthat erwiesen worden; ohne sie wäre der riesige Kulturfortschritt des 19. Jahrhunderts kaum denkbar gewesen.

Wie aber jede menschliche Einrichtung ihre Licht- und Schattenseiten aufzuweisen hat, so birgt auch der Eisenbahnbetrieb verschiedene Gefahren in sich, und in den nunmehr 60jährigen Annalen der Eisenbahngeschichte ist hierüber manch ernstes Wort verzeichnet.

Wenn schon die Art des Eisenbahnbetriebs — Raschheit der Beförderung, Massenhaftigkeit der Transporte, Tag- und Nachtbetrieb 2c. — der ordnungsmäßigen Betriebsführung Schwierigkeiten genug bietet, so erwachsen ihr in den Naturereignissen und Witterungseinflüssen noch ganz besondere Feinde, und jeder Praktiker wird aus seiner Dienstzeit mehr oder minder über den Kampf mit diesen feindlichen Gewalten zu berichten haben.

Wenden wir uns unserer engeren Aufgabe zu, so kommen zunächst jene nachtheiligen Betriebseinflüsse in Betracht, welche durch Gewitter hervorgerufen werden.

Bekanntlich bedient sich der Eisenbahnbetrieb als hauptsächlichsten Hilfsmittels der Elektricität und zwar sowohl in der eigentlichen elektrischen Telegraphie, als auch zu Signalzwecken, zur Verständigung des Bahnbewachungs- und Streckenpersonals 2c. Bei Gewittern treten nun häufig Störungen in den Apparaten und den Leitungen ein, welche die Benützung dieser Einrichtung erschweren oder auch ganz unmöglich machen. Des Weiteren besteht bei schweren Gewitterregen (Wolkenbrüchen) die Gefahr, daß die Strecke unfahrbar wird, sei es durch Ueberschwemmung oder Unterspülung des Bahnkörpers, oder durch Dammrutschungen, Brückeneinstürze, Felsabstürze u. s. w. Auch durch den häufig mit Gewittern einhergehenden Sturmwind erwachsen dem Eisenbahnbetrieb Gefährdungen, wie beispielsweise durch Entlaufen von Wagen aus den Stationen, Zugstrennungen, Erlöschen der Signallichter und dadurch herbeigeführtes Ueberfahren von Haltsignalen, Ueberhören von akustischen Signalen u. s. w. Gegen alle diese, den Eisenbahnbetrieb nachtheilig beeinflußenden Vorkommnisse haben sich die Eisenbahntechniker und die Eisenbahn-Betriebsbeamten zu wappnen. Erstere insoferne, als sie die Anlage der Bahn und die Ausführung der Betriebs- und Betriebshilfsmittel so gestalten, daß sie den erwähnten Gefahren bestmöglichst widerstehen, letztere dagegen dadurch, daß sie auf die möglichen Gefährdungen im Vorhinein Rücksicht nehmen und durch entsprechende Maßnahmen den Gefahren vorzubeugen suchen.

So muß bei der Anlage von Telegraphenleitungen vor Allem auf gute Blitzschutz- und Blitz-Ableitevorrichtungen Rücksicht genommen werden, damit Apparat und Leitung thunlichst gebrauchsfähig erhalten und der am Apparat arbeitende Beamte gegen Blitzgefahr geschützt wird.

Bei der Anlage der Bahn muß der Bahndamm an Stellen, wo er durch Wasseranstauungen oder Wasserläufe gefährdet werden könnte, durch Wasserdurchlässe geschützt werden, vorhandene Wasser-

durchlässe aber müssen stets offen gehalten werden u. s. w. Der Betriebsbeamte, das Stationspersonal, das Bahnbewachungs- und das Zugspersonal werden bei Gewittern ihre Aufmerksamkeit besonders rege halten, um drohenden Gefahren rechtzeitig begegnen zu können. Auf die richtige und rechtzeitige Regulirung der Telegraphenapparate ist bei Gewittern ganz besonders zu achten.

Ist die Telegraphenleitung unterbrochen, und kann daher die Ankunft eines vorausgegangenen Zuges von der nächsten Station nicht zurückgemeldet werden, so darf der Betriebsbeamte einen nachfolgenden Zug nach Verständigung des Personals erst dann ablassen, wenn der vorausgegangene Zug nach der fahrplanmäßigen Fahrzeit die nächste Station erreicht haben soll. Es tritt alsdann an die Stelle der Raumdeckung die Zeitdeckung, und in diesem Falle ist ganz besondere Vorsicht geboten. Es hat deßhalb auch der Beamte den Befehl zu ertheilen, daß bei allen nicht leicht zu übersehenden Strecken, sowie bei Nacht, Nebel und Unwetter mit besonderer Vorsicht zu fahren ist. Kreuzungsverlegungen müssen, wenn die Telegraphenleitungen gestört sind, und die Verständigung über die Kreuzungsverlegung nicht möglich ist, unter allen Verhältnissen unterbleiben. Vor allen Signalen, welche in Folge eines etwa herrschenden heftigen Sturmwindes unwirksam werden können, müssen während eines Gewitters Knallkapseln auf die Schienen gelegt werden, um dadurch rechtzeitig die Aufmerksamkeit der Lokomotivführer auf das Signal, bezw. auf etwa gesperrte Punkte zu lenken.

Der sicheren Unterlegung der Wagen in den Stationen, sowie dem Wagenverschubdienste muß während eines Gewitters ganz besondere Aufmerksamkeit zugewendet werden. Akustische Signale sind mit größerem Nachdrucke zu geben, damit sie auch bei herrschendem heftigem Winde verstanden werden können. Eventuell haben auch zur Durchführung der Züge Belastungsreduktionen einzutreten.

Das Ablaufenlassen von Wagen ist bei heftigen Gewitterstürmen zu unterlassen, ebenso darf die unter gewissen Voraussetzungen zugelassene Abkuppelung von Wagen am Schlusse der Züge auf freier Strecke nicht stattfinden.

Sehr unangenehm machen sich auch starke Nebel für die ordnungsmäßige Durchführung des Eisenbahnbetriebes geltend und während ihrer Herrschaft ist bei allen Zugs- und Wagenbewegungen größte Vorsicht geboten; die Fahrgeschwindigkeit ist nöthigenfalls zu mindern, die rechtzeitige Erkennung der Distanzsignale muß bei Nebel durch Auslegung von Knallkapseln gesichert werden; das gesammte Stations-, Zugs- und Streckenpersonal hat seine Aufmerksamkeit zu verdoppeln, um Gefährdungen der Züge hintanzuhalten. (Von den akustischen Signalen ist namentlich Seitens der Lokomotivführer ausgiebigster Gebrauch zu machen.)

Wenn sich die Folgen der bisweilen durch Gewitter herbeigeführten Verkehrsstörungen, wie: Unterspülungen des Bahnkörpers, Dammrutschungen, Ueberschwemmung des Bahnkörpers, Felsabstürze, Brückeneinstürze u. s. w., sowie die Störungen, welche ein starker, länger andauernder Nebel verursacht, schon recht unangenehm fühlbar machen, so werden aber doch jene Verkehrsstörungen, welche länger anhaltende starke Schneefälle, Schneetreiben und Schneeverwehungen im Gefolge haben, noch viel schwerer empfunden. Die in den ersten Fällen eintretenden Verkehrsstörungen sind meist nur örtliche, nur selten auf eine größere Strecke ausgedehnte, können daher in der Regel rasch behoben werden, sei es nun, daß an der Unfallstelle das Geleise verschoben wird, oder daß man die Züge an der Geleise-Unterbrechungsstelle umparkirt u. s. w.

Ganz anders und viel schwieriger gestalten sich die Verhältnisse, wenn lange Strecken eingeschneit und betriebsunfähig geworden sind, oder wenn auf der Strecke befindliche Züge von einem Schneesturm überfallen und eingeschneit werden.

Die äußerst unangenehmen und nachtheiligen Folgen, welche solche Verkehrsstörungen für das reisende Publikum mit sich bringen, sowie der weitere Umstand, daß oft die Verproviantirung einzelner Gegenden und das gesammte Verkehrs- und Handelsleben empfindlichst unter solchen Störungen zu leiden haben, fordern dringendst, daß zur Bekämpfung dieser Störenfriede alle sich bietenden Hilfsmittel in Anspruch genommen werden. Hier erwächst nun zunächst den Technikern, dann aber auch den Betriebs- und Verkehrsbeamten eine unendlich mühevolle und schwierige Aufgabe.

Das einfachste und nächstliegendste Hilfsmittel zur Beseitigung der Schneemassen ist die Schneeschaufel, welche bei mäßigem und insbesondere ruhigem Schneefall zur Freihaltung der Geleise genügen wird. Bei stärkerem Schneefall muß der Schneeschlitten auf die Strecke gesandt werden. Bei kurzen Strecken und nicht zu großen Schneemassen kann der Schneeschlitten von Thieren gezogen werden. Bei größeren Schneemassen und längeren Strecken reichen diese Schneeschlitten jedoch nicht mehr aus, und es müssen die Strecken durch Dampfschneepflüge gereinigt werden.

Tiefe Einschnitte, sowie Strecken, welche bei Schneewehen erfahrungsgemäß besonders gefährdet sind, müssen im Vorhinein geschützt werden, und zwar geschieht dieß in der Regel dadurch, daß längs des Bahnkörpers Bretterwände (sogenannte Schneeschutzwände) errichtet werden, welche den Schnee zurückhalten und so ein Verwehen des Fahrgeleises verhüten. Auf Gebirgsbahnen werden zum Schutze gegen Schnee, insbesondere gegen Lawinen, oft größere Strecken durch Steingewölbe geschützt.

In Amerika wurden früher, besonders bei den Pacific-Bahnen, sogenannte Schneegallerien errichtet. Größere Einschnitte wurden durch hölzerne, mit einseitigem oder auch zweiseitigem Dache gedeckte Gallerien gegen Schneefälle und Schneeverwehungen geschützt (der Zug lief dann durch einen förmlichen Tunnel), während auf der offenen Strecke zu beiden Seiten hohe hölzerne Schutzwände mit Ablenkungsflächen aufgestellt waren.

Diese Einrichtungen waren aber nicht nur sehr kostspielig, sondern auch sehr feuergefährlich, und es waren deßhalb die Bahnen gezwungen, in bestimmten Stationen stets vollständig ausgerüstete Feuerlöschzüge in Bereitschaft zu halten, welche oft mehrmals des Tages auf einer Strecke in Thätigkeit treten mußten. Es wurden deßhalb in der späteren Zeit Schneepflüge konstruirt, welche auch bei größerem Schneefall und bei vereistem Schnee die Freimachung der Strecke besorgen können.

Während der Techniker in erster Linie sein Augenmerk auf den Schutz und die Freihaltung der Strecke zu richten hat, ist es Aufgabe des Betriebsbeamten, den Bahnhof offen zu halten, den Betrieb zu Zeiten starken Schneefalls so einzurichten, daß dem allgemeinen Verkehrsbedürfnisse nach Thunlichkeit Genüge geleistet und eine Sperrung der Strecke durch Steckenbleiben von Zügen thunlichst vermieden wird. Er wird daher sein Augenmerk besonders auf die nachfolgenden Punkte zu richten haben.

Bei Schneefall hat vor Allem eine angemessene Belastungsreduktion der Züge einzutreten. Wenn bei ungünstigen Witterungsverhältnissen die Durchführung eines Zuges mit einer Maschine nicht vollständig gesichert ist, mit einer Vorspannmaschine jedoch voraussichtlich gesichert werden kann, so ist demselben eine solche beizugeben.

Bei heftigen Schneewehen ist die Abfertigung schwerer Güterzüge, welche voraussichtlich auch mit mehreren Maschinen nicht durchzuführen sind, vollständig zu unterlassen. Dagegen sollen Schnell- und Personenzüge der Hauptbahnen, insoweit dieß immer ohne Aufwendung ganz besonderer Kosten möglich ist, durchgeführt werden.

Wenn ein Zug auf freier Strecke stecken zu bleiben droht und derselbe nach den gegebenen Verhältnissen voraussichtlich auch mit einer Hilfsmaschine nicht vorwärts gebracht werden kann, so ist er mit Vermeidung jeder Verzögerung, welche die ungehinderte Rückfahrt gefährden, bezw. die durch die Herfahrt frei gemachte Bahn unbenützbar machen könnte, mit aller Vorsicht in die nächste Station zurückzuschieben, damit die Reisenden nicht längere Zeit auf freier Bahn zubringen müssen.

Das Zurückbringen des Zuges in die nächste Station durch die Zugsmaschine ist jedoch selbstverständlich nur zulässig, solange eine Hilfsmaschine nicht requirirt ist und das ungehinderte Passiren der rückwärts zu befahrenden Strecke außer allem Zweifel steht. Vor dem Einfahrtswechsel ist anzuhalten und Einfahrtserlaubniß zu erholen.

Bleibt auf einer Hauptlinie ein Zug in Folge von Schneeverwehungen, welche nicht sofort mit den verfügbaren Arbeitskräften beseitigt werden können, stecken, so ist dessen schleunigste Freimachung anzustreben; die Räumungsarbeiten sind unter Beiziehung aller sonst noch zu erhaltenden Kräfte fortzusetzen, wenn nicht die Witterungsverhältnisse im Voraus jede Aussicht auf Erfolg benehmen.

Wenn bei größeren Betriebsstörungen Gewißheit besteht, daß ein Zug längere Zeit auf einer Zwischenstation stehen bleiben muß bis er weiter befördert werden kann, so ist dieser Zug auf der vorliegenden Hauptstation so lange zurückzuhalten, bis dessen ungehinderte Durchführung gesichert erscheint.

Bestehen Zweifel, ob ein Zug die Strecke passiren kann, und steht kein anderes Hilfsmittel für eine rasche Orientirung zu Gebote, so empfiehlt es sich, vorerst mit der Zugsmaschine allein die Strecke zu durchfahren. Solche Fahrten, bei denen selbstredend die fahrdienstlichen Vorschriften genauest zu beachten sind, bieten überdieß noch den Vortheil, daß die Schienen wesentlich von Schnee frei gemacht und der nachfolgende Zug dann um so eher durchgebracht werden kann.

Seitens der Vorstände bezw. diensthabenden Beamten der zu beiden Seiten einer verschneiten und im Aufräumen begriffenen Strecke gelegenen Stationen ist dem Zugführer und dem Lokomotivführer der die Strecke befahrenden Züge unter möglichst genauer Bezeichnung der Arbeitsstelle besondere Vorsicht beim Befahren der Strecke anzuempfehlen.

Das Lokomotivpersonal muß die von Schneeverwehungen betroffenen Strecken, namentlich auch die zwischen höheren Schneewänden liegenden Bahnhofgeleise mit ganz besonderer Vorsicht befahren, auf die aufgestellten Signale bezw. Knallsignale sorgfältig achten und besonders häufig das Achtungssignal mit der Dampfpfeife geben.

Dem Zugspersonal ist Seitens der Stationsvorstände stets genaue Mittheilung über diejenigen Strecken zu machen, auf denen Schneeverwehungen eingetreten sind. Auf solchen Strecken ist das Betreten der Trittbretter während der Fahrt so lange zu unterlassen, bis dem Zugspersonale in zuverlässiger Weise Mittheilung darüber zugeht, daß dasselbe ohne Gefahr stattfinden kann. — Die

Fahrordnungen der im Bedarfsfalle einzulegenden Schneeschlittenzüge müssen thunlichst im Vorhinein festgesetzt sein.

Die Betriebsbeamten haben ganz besonders auch darauf zu halten, daß die Zugsgeleise in den Stationen freigehalten werden, weil es sonst vorkommen kann, daß ein vor dem Einfahrtssperrsignal längere Zeit stehen bleibender Zug eingeschneit wird und liegen bleiben muß. Die Freihaltung der Zugsgeleise in den Stationen erscheint auch deßwegen nothwendig, weil bei starkem Schneefall und Schneetreiben die Sichtbarkeit der Signale in hohem Grade beeinträchtigt wird und manchmal überhaupt aufhört. Man muß daher mit der Möglichkeit rechnen, daß ein auf Halt stehendes Einfahrtssperrsignal überfahren wird, und aus diesem Grunde wird man gut daran thun, wenn man bei so außerordentlichen Verhältnissen sich überhaupt nicht auf die Signale verläßt, sondern seine Dispositionen so trifft, daß beim Versagen eines Deckungssignals keine Gefährdungen eintreten können.

Bei centralisirter Weichen- und Signalstellung ist namentlich auch darauf Bedacht zu nehmen, daß die Drahtzüge und Gestänge stets von Eis und Schnee freigehalten werden, weil sonst bei eintretendem Thau- und nachfolgendem Frostwetter die Drahtzüge in den Uebersetzungsrollen nicht mehr eingreifen, und hiedurch die Stellung der Vor- und Einfahrtssignale, sowie der Wechsel unmöglich wird.

Aus all diesen Erörterungen geht hervor, welch' hohe Anforderungen der Eisenbahndienst an seine Leute stellt, und daß diesen Anforderungen nur ein nach jeder Richtung hin tüchtiges Personal gerecht werden kann. Insbesondere hört bei außergewöhnlichen, meist plötzlich auftretenden Vorkommnissen der ordnungsmäßige Verlauf der Dinge vielfach auf und an die Stelle wohlgeordneter Instruktionen treten alsdann der praktische Blick und die Einsicht des auf selbstständiges Handeln angewiesenen Mannes.

In solchen, im Eisenbahnbetrieb nicht seltenen Momenten kommt der hohe Werth eines tüchtigen Beamtenkörpers voll zur Geltung und es tritt die Erkenntniß zu Tage, daß die beste Sicherung des Eisenbahnbetriebes ein gutes Betriebspersonal ist.

3., Erste Expeditoren-Prüfung am 27. bis 29. Nov. 1894.

Inwiefern erscheint die Eisenbahn als die Trägerin und Verbreiterin der Kultur?

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Lösungsskizze.

Unsere moderne Kultur ist zu einem großen Theil in der gewaltigen Entwicklung des Eisenbahnwesens begründet.

Leichtigkeit des Verkehrs war immer eine Voraussetzung emporblühender Civilisation. Zweck der Eisenbahnen überhaupt ist die Ortsveränderung von Personen, Sachen und indirekt auch von Gedanken.

Der Handel der Neuzeit wäre ohne Eisenbahnen undenkbar. Entlegene Gebiete sind durch die Bahnen der modernen Kultur erst näher gerückt und zugänglich gemacht worden.

Bisher der Schwierigkeit des Transportes wegen in und auf der Erde unbenützt liegende Rohmaterialien aller Art sind durch die Eisenbahnen wirthschaftlich lebendig geworden. Die Produktion und Verwerthung gewisser Massen-Güter war nur durch die Eisenbahnen möglich.

Die Entfernung spielt bei den Eisenbahnen nicht mehr die große Rolle wie früher. Die Transportpreise sind enorm verringert, der Ausgleich der Produktion und Konsumtion von Gütern aller Art über weite Ländergebiete ist erleichtert.

Der Austausch der den einzelnen Ländern und Provinzen eigenthümlichen und naturgemäßen Produkte hat durch die Eisenbahnen gewaltigen Umfang angenommen

Gewisse Industriezweige, z. B. in Eisen und Kohle, haben ihre hohe Blüthe zum Theile den Eisenbahnen direkt zu verdanken, da letztere selbst bedeutende Abnehmer dieser Materialien sind.

Hand in Hand mit dem Emporblühen des Eisenbahn-Wesens geht das rasche Anwachsen der Städte und Industrieplätze in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts.

Die neuzeitliche Gesetzgebung über Freizügigkeit hat ihre Unterlage vorzugsweise in den veränderten, erleichterten Verkehrsbedingungen.

Dem einzelnen Individuum ist durch die Eisenbahnen der Wechsel des Wohnortes bezw. das Aufsuchen günstigerer Erwerbsbedingungen ungemein erleichtert, und es ist dadurch die Möglichkeit eines breiteren Lebensausblickes geboten.

Durch die billigere und weniger Zeit in Anspruch nehmende Art des jetzigen Reisens ist für Geschäfte aller Gattungen die Gelegenheit gegeben, auf weiteste Entfernungen hin persönlichen Verkehr an Stelle des schriftlichen treten zu lassen.

Die persönliche Anschauung und die Erfahrung ist durch das moderne Reisen unendlich erweitert worden. In gewissem Sinne hat auch die Gemüthsseite des Lebens an Intensität gewonnen, als nunmehr örtlich weit von einander wohnende, sich näherstehende Personen ohne besondere Schwierigkeiten persönlich in Verbindung treten können. In Folge der durch die Eisenbahnen erleichterten Art des Reisens und der dadurch hervorgerufenen häufigeren Berührung der Angehörigen verschiedener Stämme und Nationen

wurde ein gegenseitiges Kennenlernen und Versöhnen nationaler und provinzieller Verschiedenheiten glücklich angebahnt; fraglos ist dieß als ein großer Kultur-Fortschritt anzusehen.

Große, zeitweise stattfindende Vereinigungen wissenschaftlicher, nationaler und sonstiger Art, welche geeignet sind, die Menschen einander näher zu bringen und mit großen und nützlichen Ideen zu erfüllen, z. B. wissenschaftliche und fachliche Verbandstage, Turn-, Sänger-, Schützen- und sonstige Feste sind nur durch die Eisenbahnen ermöglicht worden. Ausstellungen aller Gattungen haben seit der Entwicklung der Eisenbahnen gewaltigen Umfang angenommen und sind durch die erleichterte Form des Reisens und der Bahnbeförderung wirklich nutzbringend geworden.

Künstlerische Darbietungen aller Art in großen Städten sind nunmehr auch dem Landbewohner leicht und ohne großen Kosten- und Zeitaufwand zugängig.

Umgekehrt ist Jenen, die ihrem Berufe in Städten obliegen, der Aufenthalt in freier Natur und selbst das Wohnen in der Umgebung großer Städte und Industrie-Plätze durch die Eisenbahnen erst möglich gemacht.

Durch die Eisenbahnen hat sich die Presse zu ihrer gegenwärtigen mächtigen Stellung emporgeschwungen. Rascher Empfang der Korrespondenzen einer- und schleuniges Verbreiten der Preßprodukte im ganzen Lande andererseits, sind die Haupterrungenschaften.

Dasselbe gilt vom Postwesen, das nur durch die Eisenbahnen sich zur derzeitigen Höhe entwickeln konnte.

Zum Schlusse sei noch des großartigen Einflusses gedacht, den das Eisenbahnwesen auf die Kriegsführung in modernen Ländern gewonnen und wie diese in der Folge davon in der Neuzeit sich umgestaltet hat. Die Dauer der Kriege wird durch die besseren Verkehrseinrichtungen abgekürzt zum Wohle der Menschheit, welche die Gräueln und Schrecken des Krieges nicht mehr auf zu lange Zeit hindurch zu tragen hat.

Alles in Allem genommen wird kein Gebiet des kulturellen Lebens aufzuweisen sein, das nicht durch die Eisenbahnen direkte und indirekte Einwirkungen und Veränderungen erfahren hätte.

Eine vorzügliche und ausführliche Behandlung hat das Thema in einem Vortrage gefunden, welchen der kgl. sächsische Ober-Finanzrath Lebig am 28. Juli anläßlich der 50jährigen Jubelfeier des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen gehalten hat. Abdruck siehe Beiblatt zu Nr. 59 der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom Jahre 1896.

4., Erste Expeditoren-Prüfung am 2. bis 4. Mai 1895.

Welche Vortheile und Nachtheile bietet der Verkehrsdienst gegenüber anderen Berufsarten?

Die Aufgabe ist in der Form eines Briefes an einen vor der Berufswahl stehenden jungen Mann zu behandeln.

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Lösungsskizze.

Vortheile: Alle jene, welche der Staatsdienst mit sich bringt. Lebenslängliche Versorgung, das sichere Brod, die Pension in Unglücksfällen und im Alter, die bevorzugte soziale Stellung, der erhöhte Schutz der Gesetze. Besondere Vortheile gegenüber anderen Beamten: die Funktionszulagen, die Freifahrt und bei den Staats-Eisenbahnen für das nichtpragmatische Personal die freie bahnärztliche Behandlung in Erkrankungsfällen.

Nachtheile: a) die große Verantwortung im Eisenbahnbetrieb: die möglichen unabsehbaren Folgen eines einzigen Fehlers. b) Im Post- und Telegraphendienste: die Geldhaftung der Schalter- und Kassabeamten.

Allgemein: der Nachtdienst und die mit dem Verkehrsdienste verbundenen außergewöhnlichen körperlichen Anstrengungen. Alle Nachtheile des Beamten gegenüber der Geschäftswelt: Die Gebundenheit, das begrenzte Streben und die Unmöglichkeit, sich ein anderes Arbeitsfeld zu wählen, die Nothwendigkeit, sich mit einem zwar sicheren, aber durch erhöhte Arbeitsleistung nicht zu vermehrenden Gehalt zu bescheiden.

5., Erste Expeditoren-Prüfung am 10. bis 12. Sept. 1895.

Ein Bediensteter auf der Station des Prüfungskandidaten hat sich durch Diensteснachlässigkeit und Unbotmäßigkeit schwer verfehlt.

Der Prüfungskandidat hat in seiner Eigenschaft als Stationsverweser über diese Verfehlung seiner vorgesetzten Behörde eingehend zu berichten — und hiebei bestimmten, motivirten Antrag auf disziplinäre Beahndung des Fehligen einzubringen.

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ausarbeitung.

E.-Nr. 4298. Wahl, den 12. Sept. 1895.

Von
der kgl. Bahnexpedition Wahl
an
das kgl. Oberbahnamt N. N.

Betreff:
Dienstesnachlässigkeit und subordinationswidriges Benehmen des Wechselwärters Franz Grollinger
Mit 1 Beilage.

Am Dienstag, den 10. ds. Mts. fand dahier Jahrmarkt statt und gelangte bei diesem Anlasse eine größere Zahl von Stückgütern nach den Stationen München-Ostbahnhof, Schwaben, Erding, Dorfen, Schwindegg, Ampfing, Mühldorf, Neumarkt a. R., Landau a. J., Plattling, Zwiesel, Pfarrkirchen und Pocking zur Aufgabe, welche in zwei plombirten Stückgutwagen nach den Stationen München-Centralbahnhof und Mühldorf mit dem beschleunigten Güterzuge Nr. 2682 zur Beförderung kamen. Nachdem die beiden Wagen formirt waren, wurden die Wechselwärter Oettl und Grollinger von dem Stationsdiener Kleeberger aufgefordert, zwei vor den beladenen Wagen stehende leere Wagen auf das Rampengeleise überstellen und dann die beladenen Wagen selbst vom Hallgeleise auf das zweite Geleise verbringen zu helfen, um so nach Eintreffen des Zuges ein rasches Einstellen der Wagen zu ermöglichen.

Während Oettl der Aufforderung sogleich nachkam, weigerte sich Grollinger an der Verschiebung Theil zu nehmen und äußerte sich dem ꝛc. Kleeberger gegenüber, daß es ihm jetzt gar nicht einfalle, Wagen zu schieben. Auch dem schriftlich übermittelten Befehl des gehorsam Unterfertigten leistete Grollinger keine Folge, sondern blieb nach wie vor müßig vor seiner Diensthütte sitzen.

Inzwischen war Zug Nr. 2682 in Reigersheim abgegangen, und mußte deßhalb von der Bereitstellung der Wagen vor Ankunft des Zuges Umgang genommen und diese erst nach Eintreffen desselben bethätigt werden, wodurch eine Aufenthaltsüberschreitung von 10 Minuten herbeigeführt wurde.

Nach Ausweis des hier vorliegenden Personalaktes des 2c. Grollinger, wurde derselbe schon im verflossenen Jahre zweimal wegen Unbotmäßigkeit in Geldstrafen von je 2 Mark genommen.

Grollinger ist eine zur Renitenz geneigte Natur und hat auch bei seiner protokollarischen Einvernahme, welche anruht, neuerdings zum Ausdruck gebracht, daß er nicht zum Wagenschieben verpflichtet sei.

Nachdem alle wohlgemeinten Ermahnungen und Zurechtweisungen bei Grollinger keine Besserung erzielt haben, und nachdem auch die erwähnten zwei Geldstrafen wirkungslos geblieben sind, so wird beantragt, den Grollinger für seine neuerliche Verfehlung in eine empfindliche Geldstrafe nehmen und ihm zugleich für den Wiederholungsfall die Strafversetzung in Aussicht stellen zu wollen.

Gehorsam!

G. Peter, Stationsverweser.

6., Erste Expeditoren-Prüfung am 17. bis 19. Dez. 1895.

Die Bedeutung der Steinkohle für den Verkehr, unter Berücksichtigung der größeren Kohlengebiete in Deutschland.

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ausarbeitung.

Die Steinkohle ist mit den Eisenbahnen auf das Engste verbunden, einmal dadurch, daß ihre Förderung aus den Jahrtausende alten Lagerstätten die erste Anregung zur Anlage von Bohlen- und Schienenbahnen gab und dann insoferne, als sie als die hauptsächlichste, ausgiebigste und billigste Dampferzeugerin den Lokomotiven jene gewaltige Triebkraft einhauchte, welche der Erfindung Stephensons erst ihre große Bedeutung verlieh und in dem Erwerbsleben der Völker einen so ungeahnten Umschwung herbeiführte. Andrerseits hat wieder die Eisenbahn die Kohle in Gegenden verbracht, wo sie früher nicht bekannt war und damit auch in diesen Gegenden dem rastlosen Menschengeiste ein werthvolles Hilfsmittel zur besseren Ausnützung seiner Erfindungen zur Verfügung gestellt. Kohle und Eisenbahnen sind deßhalb ein Geschwisterpaar geworden, das, einander ebenbürtig, den Riesenverkehr und die kaum mehr zu überblickende Produktion schuf, welch' letztere wieder der Lokomotive Gelegenheit gibt, ihre durch die Kohle erzeugte Kraft in den Dienst

dieser Produktion zu stellen und Absatz zu schaffen, kurz, den Verkehr der Völker untereinander zu regeln.

„Kohlen, Dampf und Eisenbahnen sind nach und nach mächtige Hebel zur Verstärkung der Arbeitskraft der Völker, der Ausgangspunkt unseres ganzen Wirthschaftslebens geworden", sagt treffend Ulbricht in einer kulturhistorischen Skizze.

Die Steinkohle gehört einer älteren Periode der Erdbildung an, und ihre Förderung als Brennmaterial fällt noch in die Zeit vor Beginn des Mittelalters zurück. In einer Zeit jedoch, in der man die Dampfkraft wohl kannte, aber noch nicht durch eine geeignete Maschine auszunützen verstand, hatte sie wenig Werth; dazu kam der große Waldreichthum, der ja Brennmaterial auf weit bequemere Weise lieferte, so daß eine Verfrachtung der Steinkohle durch Landfuhrwerk und Segelschiff bezw. Floß unrentabel erschien. Der Steinkohlenverbrauch war also in dieser Zeit noch auf enge Grenzen angewiesen, er erstreckte sich wenig über die Kohlengebiete selbst hinaus, wenn nicht in deren Nähe eine Wasserstraße lag. Erst durch die Eisenbahnen wurden die Kohlen von dem Banne befreit, der sie auch oberirdisch noch immer an die heimathliche Scholle fesselte. Mit dem Eintritte der Dampfmaschine in unser wirthschaftliches Leben stieg der Werth der Steinkohlen (der schwarzen Diamanten), und ihre Fundstätten wurden wahre Silberminen, ihr Werth drückte sich von Jahr zu Jahr, mit dem Wachsthum der Eisenbahnen, immer mehr in Procenten des Anlagekapitals aus, so daß der Ruf nach Verstaatlichung sämmtlicher Kohlenbergwerke in Deutschland laut wurde. Weitere Gründe sprachen allerdings auch noch hiefür, zunächst der Selbsterhaltungstrieb der Staatsbahnen.

Man mußte ja unwillkürlich zur Erkenntniß kommen, daß die Steinkohlen und deren ununterbrochene Förderung für den regelmäßigen Eisenbahnbetrieb unentbehrlich sind, daß Störungen durch längere Streiks unerträgliche Zustände schaffen würden. Diese Frage ruht zwar heute noch ungelöst, aber sie kann jeden Augenblick wiederkehren.

Welche Bedeutung die Steinkohle für den Eisenbahnverkehr hat, geht daraus hervor, daß die dem Vereine deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörigen Bahnen im Jahre 1894 zur Feuerung ihrer 24,000 Lokomotiven 98 Millionen Mark für Steinkohlen ausgaben. Rechnet man hiezu die gewaltigen Mengen von Steinkohlen, welche auf den Dampfschiffen verwendet werden, dann für Beheizungs- und Beleuchtungszwecke auf den Eisenbahnen, in deren Werkstätten und Bahnhöfen, so kommen hier gewaltige Summen in Betracht, die vielleicht auf das Vierfache gesteigert werden, wenn

die für Industrieanlagen gehörigen Steinkohlen noch in Rechnung gesetzt werden. Letztere aber bringen den Eisenbahnen Millionen für Frachtgebühren ein, und die hergestellten Waaren aller Art, die ihren Weg wieder per Eisenbahn und Schiff nehmen, um auf fernen Märkten Absatz zu finden, sowie die Zuführung der Rohprodukte zu ihrer Erzeugung haben dem Güterverkehr eine gewaltige Ausdehnung gegeben und Einnahmen erzielen lassen, welche jene aus dem Personenverkehr um mehr als zwei Dritttheile übersteigen.

Von den Kohlenrevieren des Deutschen Reiches sind nach K. Marek die wichtigsten:

1. Das mächtige niederrheinisch-westphälische Becken (Ruhrbecken, zu welchem gewöhnlich auch die kleinen Reviere von Osnabrück, Ibbenbüren und Minden gerechnet werden), dessen Kohlenreichthum auf 45,000 Millionen Tonnen geschätzt wird. Die jährliche Förderung beträgt beiläufig 27 Mill. Tonnen.
2. Das Kohlenbecken von Aachen mit einer Jahresproduktion von rund zwei Millionen Tonnen.
3. Das Saarbecken (Revier von Saarbrücken) mit einer Ausdehnung von 39 Kilometer Länge und 30 Kilometer Breite, welches von der Saar, Nahe und Blies begrenzt wird und sich im Südosten über die Rheinprovinz, im Osten bis an die bayerische Pfalz und im Westen bis nach Lothringen erstreckt. Der Kohlenreichthum dieses Beckens wird auf 45,400 Millionen Tonnen geschätzt; die Jahresproduktion beträgt etwa sieben Millionen Tonnen.
4. Das oberschlesische Kohlenbecken, in dem südlichen Theile Schlesiens und zwar in den Kreisen Ratibor, Beuthen, Pleß, Rybnik gelegen, welches ungefähr 478 Quadrat-Kilometer umfaßt und nach Schätzungen etwa 50,000 Millionen Tonnen Kohle enthalten soll, bei einer Jahresproduktion von rund 13 Millionen Tonnen.
5. Das niederschlesische Revier von Waldenburg und Neurode mit einer Jahresproduktion von rund drei Millionen Tonnen.
6. Das sächsische Steinkohlenbecken mit den Hauptbezirken von Zwickau und Lugau—Oelsnitz und Dresden mit einer Jahresproduktion von ungefähr vier Millionen Tonnen.
7. Das oberbayerische Kohlenrevier bei Miesbach, Hausham, Au, Penzberg und Peissenberg mit 520,000 Tonnen.

Nach dem „Statistischen Jahrbuch für das Königreich Bayern, Jahrgang 1895" standen 1894 22 Steinkohlenwerke im Betriebe, welche 4918 Arbeiter beschäftigten, rund 1800 mehr als 1885 mit 21 Betrieben. Während der Werth der geförderten Steinkohlen 1885 4'906,391 Mark betrug, stieg er 1894 auf 7'891,763 Mark.

Die bayerischen Staatsbahnen beförderten 1893 1'919,435 Tonnen Steinkohlen und Kokes, und die pfälzischen Bahnen im gleichen Jahre 104,082 Tonnen Steinkohlen allein, während 1884 nur 25,173 Tonnen Beförderung fanden. Die Gesammtproduktion bezw. Förderung an Steinkohlen Deutschlands beträgt ungefähr 58 Millionen Tonnen im Werthe von etwa 295 Millionen Mark. Hiervon in Preußen 52'483,000 Tonnen, Sachsen 4'249,000 Tonnen, Elsaß-Lothringen 610,000 Tonnen, Bayern 520,000 Tonnen und die übrigen deutschen Staaten 130,000 Tonnen.

Die größten Steinkohlenlager Europas besitzt Großbritannien mit einer jährlichen Produktion von rund 170 Mill. Tonnen, Frankreich producirt 21, Belgien 18, Oesterreich-Ungarn 8, Rußland 4 und Amerika etwa 50 Millionen Tonnen jährlich; geradezu unermeßliche Steinkohlenschätze aber besitzt Asien in China, Japan und Ostindien.

Aus diesen Zahlen geht die Bedeutung der Steinkohle in unserer heutigen Zeit für den Verkehr genügend hervor; sie sprechen laut von der Macht dieses Naturproduktes und dem Einfluß auf unser wirthschaftliches und soziales Leben der Gegenwart.

7., Erste Expeditoren-Prüfung am 5. bis 7. Mai 1896.

Finanzielle und volkswirthschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen für den Staat.

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ausarbeitung.

Die Bewegung, welche in Deutschland seit Beendigung des deutsch-französischen Krieges mit wechselnder Stärke auf dem sozialen Gebiete ihre Kreise zieht, hat auch im Eisenbahnwesen tiefgreifende Veränderungen hervorgebracht, die der preußische Staatsminister v. Maybach folgendermaßen gezeichnet hat: „Wir müssen zu dem Staatsbahnsystem übergehen, weil die Eisenbahnen und deren Betrieb nur als ein unter dem Gesichtspunkte des öffentlichen Interesses zu behandelnder Faktor der politischen Stärke, der Vermehrung des Wohlstandes und der wirthschaftlichen Entwicklung des Landes zu betrachten sind, und dürfen nicht länger dulden, daß die Verwaltung der Eisenbahnen vom privatkapitalistischen Unternehmungsgeiste und zu dem Zwecke geführt wird, Gewinnste zu erzielen."

Die finanzielle Bedeutung der Eisenbahnen ist demnach für den Staat eine verschiedene, und zwar je nachdem die Eisenbahnen in seinem eigenen oder im Privatbesitze sind.

In dem ersteren Falle kommt er direkt in den Genuß der Mehreinnahmen, die er entweder für Schuldentilgung oder für Deckung anderer Staats-Ausgaben an Stelle einer Steuererhöhung verwenden kann. Es liegt in seiner Hand, die sogenannten Einnahme-Ueberschüsse durch Verwaltungs-, Betriebs- oder Tarif-Reformen zu erhöhen oder im Interesse der volkswirthschaftlichen Bedeutung der Eisenbahnen zu vermindern, für welch' letzteren Gesichtspunkt sich Fürst Bismark in seiner Rede vom 26. April 1876 im preußischen Abgeordneten-Hause aussprach, indem er sagte: „Ich halte die Eisenbahnen dazu nicht in der Hauptsache bestimmt, ein Gegenstand finanzieller Konkurrenz zu sein, um das Höchstmögliche herauszuschlagen, die Eisenbahnen sind nach meiner Ueberzeugung viel mehr für den Dienst des Verkehrs als für den Dienst der Finanzen bestimmt", ein Gesichtspunkt, den auch die bayerische Staatsregierung vertrat und durch umfangreiche Tarifnachlässe und ganz wesentliche Verbesserungen für noch größere Betriebssicherheit zum Ausdrucke brachte.

Sind die Eisenbahnen im Privatbesitze, so liegt die finanzielle Bedeutung derselben für den Staat in dem erhöhten Steuererträgnisse oder je nach den Konzessionen, in dem Antheile des Staates an den Betriebs-Ueberschüssen. Auf Letztere jedoch kann er keinen so direkten Einfluß üben als bei eigenem Betriebe.

Die volkswirthschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen für den Staat ist eine ungemein wichtige, ja man darf sagen, die Eisenbahnen sind das Mittelglied zwischen Weltwirthschaft und Hauswirthschaft, das Bindeglied zwischen den einzelnen Völkern und den einzelnen Erwerbsständen und Familien eines Staates geworden.

Dieser hohen Bedeutung entsprechend, macht sich ihr Einfluß in dem ganzen staatlichen Leben, zu dem ja jeder Einzelne gehört, geltend, und gibt dem 19. Jahrhundert die Signatur, Licht und Schatten gleichmäßig vertheilend, in dem einen Jahrzehnte anscheinend aufsteigende Bewegungen hervorbringend, in dem andern niedergehende, rückwärtsstrebende.

Die Bedeutung der Eisenbahnen für den einzelnen Staat, ja für die ganze Weltwirthschaft, wird daher auch verschieden beurtheilt, je nach der volkswirthschaftlichen Anschauung des Kritikers und nach seiner sozialen Stellung.

Nach Dr. jur. Wehrmann sind die nächsten wirthschaftlichen Wirkungen der Eisenbahnen folgende:

„a) die Beschleunigung und Verwohlfeilerung der Beförderung,

b) die Steigerung der Regelmäßigkeit und Massenhaftigkeit des Verkehrs,

c) eine Verschiebung und Veränderung der Verkehrspunkte und Verkehrsrichtungen,

d) eine größere Sicherheit und eine höhere Qualität des Verkehrs." —

Im wirthschaftlichen Leben äußern sich diese Wirkungen

1) in einer Steigerung der Produktion, einem raschen Emporblühen bestehender Industriezweige (man erinnere sich nur daran, welchen außerordentlichen Aufschwung durch die Eisenbahnen die Kohlenproduktion nahm), in der Entwicklung ganz neuer Geschäftszweige;

2) in einer Ausgleichung der Preise, indem die Eisenbahnen die landwirthschaftlichen Distrikte näher an die großen Städte, die Gegenden der Rohproduktion näher an die Industrieplätze bringen. Theuerungen und Hungersnoth können nicht mehr in dem Maße eintreten, wie in früheren Zeiten;

3) die Grundrente und der Stand der Arbeitslöhne werden durch die Eisenbahnen in hohem Maße beeinflußt; bei der Ersteren tritt in der Regel eine Erhöhung ein; hinsichtlich der Letzteren wird eine allmählige Ausgleichung herbeigeführt und dadurch allerdings auch die Tendenz zum Großbetrieb erheblich gefördert;

4) die gesammte wirthschaftliche Thätigkeit pulsirt seit der raschen Entwicklung des Eisenbahnwesens viel rascher und energischer;

5) die Eisenbahnen haben einen außerordentlichen Aufschwung des Reiseverkehrs zur Folge gehabt und haben die mittelbare Wirkung, die Völker einander näher zu bringen und die nationalen Vorurtheile abzuschleifen.

II.

Aufgaben aus dem Betriebsdienst.

1., Erste Expeditoren-Prüfung vom 21. bis 23. Nov. 1893.

I. Auf welche Weise hat der Stationsvorstand das ihm unterstellte Personal, einschließlich des nicht am Stationsorte anwesenden Bahnmeisters, über das Verkehren eines von der Aufsichtsstation mittels telegraphischer Currende angeordneten Sonderzuges zu verständigen und welche Maßnahmen hat er zu treffen, daß der Zug ohne Anstand die Station passiren kann?

II. Welche Bestimmungen bestehen über die Führung der Bahndepeschenbücher und über das Eintragen von Bahndepeschen in dasselbe? Wer ist zur Aufgabe von Bahndepeschen befugt?

III. Welche Bestimmungen bestehen für die Benützung von Draisinen, Roll- und Bahndienstwagen in den Bahnhöfen und auf freier Strecke?

IV. Auf welche Punkte fahr- und betriebsdienstlicher Natur hat ein Stationsvorstand bei Versetzung auf eine neue Station vor Allem sein Augenmerk zu richten und mit welchen Verhältnissen hat sich derselbe vollkommen vertraut zu machen, um die Leitung des Dienstes übernehmen zu können?

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ad I.

Der erste Theil der Frage findet Beantwortung in den §§ 721—728 der F.-D.-J. (S. 64 [386]* Th. I des H.-B.)

Bezüglich des zweiten Theils der Frage ist Nachstehendes auszuführen:

Damit der Sonderzug die Station ungehindert passiren kann, ist es nöthig, daß das gesammte Personal in sicherer Weise (also

* Die in [ ] stehenden Ziffern bedeuten die Seitenzahl der zweiten Auflage des Handbuches.

schriftlich — Weisungsbuch — gegen Unterschrift) darüber verständigt wird:

a) zu welcher Zeit der Sonderzug ankommt, abgeht oder durchfährt,

b) mit welchem Zuge er eventuell in der Station eine Kreuzung oder Ueberholung zu bestehen hat,

c) welches Geleise er befährt (bezw. welches der mit ihm kreuzende oder von ihm zu überholende Zug benützt).

Für die ungehinderte Weiterfahrt des Sonderzuges bleibt stets Voraussetzung, daß der diensthabende Beamte vor dessen Ankunft die Gewißheit sich verschafft hat, daß das Streckenpersonal bis zur nächsten Station von dem Verkehren des Sonderzugs ordnungsgemäß verständigt worden ist.

Vgl. G.-D.-E. vom 3. Februar 1890 Nr. $\frac{108397}{22707\ \text{II}}$ und vom 4. Juni 1890 Nr. $\frac{41143}{7643\ \text{II.}}$ (H.-B. Th. II S. 58 [380] u. ff.)

Ad II.

Der erste Theil findet Beantwortung in den §§ 211—222 der F.-D.-J., dann in den D.-B Nr. 87 u. 89 v. J. 1893.

Der zweite Theil wird durch § 227 der F.-D.-J. beantwortet. (Siehe auch H.-B. Th. II S. 32 [354] u. ff.)

Ad III.

Hinsichtlich des Verkehrs in den Bahnhöfen sind die Bestimmungen des D.-B. 15 vom 6. Februar 1891 und hinsichtlich jenes auf der freien Strecke die §§ 817—836 der F.-D.-J. sowie Ziffer 74 Seite 57 der S.-O. maßgebend.

Ad IV.

Bei Versetzung auf eine andere Station hat sich der Stationsvorstand vor Allem mit den Stationseinrichtungen (Wechsel, Bodenwaage, Ladeschablone, Geleisanlage ꝛc.) vertraut zu machen, sodann von der Diensteintheilung des gesammten, der Station zugetheilten Personals Kenntniß zu nehmen und ferner sich von seinem Vorgänger über die den Betriebsdienst der Station speziell betreffenden Verhältnisse, wie z. B. Schließungsbogen im Telegraphenverkehr, Aufsichtsstation, Hilfsrayon, Steigungsverhältnisse bis zu den Nachbarstationen nnd eventuell im Bahnhofe, fahrplanmäßige oder öfter nach der Station zu verlegende Kreuzungen (bezw. Ueberholungen), Fahrordnung der regelmäßig verkehrenden Ergänzungszüge (bezw. angesagter Sonderzüge), Verfahren bei nicht ausreichenden Geleisen im Falle von Kreuzungen ꝛc. Informationen einzuziehen.

Erst wenn er über diese Punkte fahr- und betriebsdienstlicher Natur die erforderliche genaue Kenntniß hat, kann er die Leitung des Dienstes übernehmen. (Vgl G.-D.-E. vom 30. Mai 1883 Nr. 39862 u. H.-B. Th. III [II] S. 1—5.)

2., Erste Expeditorenprüfung am 16. bis 18. Mai 1894.

I. Welche wesentlichen Unterschiede bestehen in der fahrdienstlichen Behandlung von Sonderzügen, Ergänzungszügen, Sonn- und Markttagszügen, Hilfsmaschinen, rückkehrenden Vorspannmaschinen und Probemaschinenfahrten?

II. a) Welche Züge müssen mit Schutzwagen und welche mit durchgehender Bremse versehen sein? b) Unter welchen Voraussetzungen dürfen in Zügen der letzteren Art Wagen ohne durchgehende Bremse eingestellt werden? c) Was hat zu geschehen, wenn in solchen Zügen die durchgehende Bremse unterwegs ungangbar wird?

III. Was ist seitens des Zugs-, Strecken- und Stationspersonals zu veranlassen, wenn im Tunnel zwischen den Stationen A und B ein Güterzug wegen Ueberlastung liegen geblieben ist?

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ad I.

Bei Sonderzügen ist in erster Linie zwischen angesagten und unangesagten Sonderzügen zu unterscheiden (Ausf. Best. 71 und 79 zur S.-O.).

Wegen Behandlung beider Arten von Sonderzügen, hier Verständigung des Personals ꝛc. siehe G.-D.-E. Nr. 108397 v. 3. II..90 und Nr. 41143 v. 4. VI. 90 (H.-B. Th. II S. 58 [380] u. ff.), ferner G.-D.-E. 123691 v. 30. XI. 95 und G.-D.-E. 63441 v. 9. VI. 94 (Erg.-Bd. I S. 189), §§ 704—742 der F.-D.-J.., endlich §§ 29, 35 u. 45 der Betr.-Ordg. f. d. H.-E. Bayerns und § 30 der Bahn-Ordg. f. d. Nebeneisenb. Bayerns.

Ergänzungszüge siehe §§ 758—760, 763—766 d. F.-D.-J. und G.-D.-E. 108397 v. 3. II. 90 und 41143 v. 4. VI. 90 (H.-B. S. 58 [380]), sowie D.-B. 41, 1896. (Erg.-Bd. I S. 252.)

Sonn- und Markttagszüge siehe § 760 der F.-D.-J. u. D.-B. 41, 1896. (Erg.-Bd. I, S. 252.)

Hilfsmaschinen siehe G.-D.-E. 108397 v. 3. II. 90 und Nr. 41143 v. 4. VI. 90 (H.-B. S. 58 [380] u. ff.), sowie § 803 bis 813 der F.-D.-J. und D.-B. 41, 1896. (Erg.-Bd. I S. 252.)

Rückkehrende Vorspannmaschinen siehe G.-D.-E. 108397 v. 3. II. 90 und Nr. 41143 v. 4. VI. 90 (H.-B. S. 58 [380] u. ff.), sowie § 789—794 der F.-D.-J. und D.-B. 41, 1896. (Erg.-Bd. I, S. 252.)

Probemaschinen siehe §§ 795—800 der F.-D.-J. und D.-B. 41, 1896. (Erg.-Bd. I, S. 252 u. ff.)

Ad II.

Frage a u. b: Siehe § 34 u. § 12 Abs. 7 der Betr.-Ordg. f. die H.-E. Bayerns und § 27 der Bahn-Ordg. für die Neben-

eisenbahnen Bayerns sowie D.-B. 109 v. J. 1892 (H.-B. Th. II S. 138 [560] u. ff.)

c: Siehe § 26 Abs. 8 der B.-O. f. d. H.-E. Bayerns und § 27 Abs. 2 der Bahn-Ordg. f. d. Nebeneisenb. Bayerns u. H.-B. Th. II S. 138 [560] u. ff.

Ad III.

Zugspersonal: Deckung des Zuges durch Auslegen von Knallkapseln (Th. II S. 11 u. 12 [333 u. 334] des H.-B); Ausstecken des Haltsignals; Verständigung des nächsten Bahnwärterpostens behufs Abgabe des Signals „Bahn unterbrochen". Bei Doppelbahnstrecken: Stellen des Begegnungszuges vor Tunnel; vorsichtiges Durchfahren veranlassen. Darnach Weiterfahren mit dem einen Zugstheil ohne Aufnahme des Schlußsignals; Zugführer hat beim Zugstheil im Tunnel zu verbleiben. Halten vor der Station und Erholung der Einfahrtserlaubniß.

Streckenpersonal: Das Streckenpersonal der Theilstrecke Tunnel—Station B hat Zeichen: „Schlußsignal fehlt" zu geben.

Stationspersonal: Stationsbeamter in B hat jenen in A sofort telegraphisch zu verständigen. In A sind nachfolgende Züge zurückzuhalten, deßgleichen in B, wenn die Strecke eingeleisig ist. Anordnung treffen, daß Maschine auf demselben Geleise (bei Doppelbahn also auf falschem Geleise) zurückfährt (Sig. 17 c bezw. 17 b) und zweiten Zugstheil holt. Aufsichtsstation verständigen. Wenn Geleise wieder frei, Station A verständigen. Zugspersonal und Streckenpersonal Haltesignale einziehen.

3., Erste Expeditoren-Prüfung am 27. bis 29. Nov. 1894.

I. Was versteht man unter Weichen- und Signalcentralisirung und in welcher Weise wird durch dieselbe der Betrieb auf einer Station beeinflußt?

II. Güterzug 1751 ist auf der Ueberfahrt in der Station Röhrmoos mit einem Langholzfuhrwerk zusammengestoßen. Die Zugsmaschine nebst 4 Wagen ist entgleist und stark beschädigt. Der Lenker des Fuhrwerks wurde hiebei getödtet, Lokomotivführer und Heizer sind schwer, der Zugführer und 2 Bremser leicht verletzt.

Das rechtsseitige Doppelbahngeleise der Richtung von München ist gesperrt und kann erst bis Nachmittags 3 Uhr wieder frei gemacht werden.

In Folge des Unfalles ist auch das Umsetzen von Zügen auf das andere Doppelbahngeleise in Röhrmoos unmöglich.

Was hat der Stationsvorstand in Röhrmoos und der Betriebsbeamte der Aufsichtsstation anläßlich des Unfalles und zur Aufrechthaltung des Verkehrs auf der Strecke zu veranlassen?

Anmerkung: Den Kandidaten wird das Graphikon für die Strecke München--Ingolstadt zur Verfügung gestellt.

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ad I.

Eingehende Beantwortung dieser Frage siehe S. 25—36 des Erg.-Bd. I zum H.-B.

Ad II.

I. Dienstliche Aufgabe des Stationsvorstandes in Röhrmoos.

1. Für Deckung des Zuges 1751 gegen Dachau ist zu sorgen. Einfahrtssperrsignal in der Richtung von Dachau ist auf „Halt" zu stellen.

Den Verletzten ist sofort mit den vorhandenen Mitteln thunlichste Hilfe angedeihen zu lassen. Sind dieselben transportfähig, so sind sie sogleich mit Zug 216 nach München-C.-B. zu überführen.

Alles dienstfreie Personal ist zur Beihilfe zu rufen.

2. Des Weiteren sind folgende Telegramme abzulassen:

a) Nach Dachau:

Zug 1751 hier entgleist, Geleis Dachau—Petershausen gesperrt. Bahnmeister verständigen. Bahnarzt in Kenntniß setzen, daß im Zuge 216 fünf Verletzte sind. Antwort. N.

b) Bahnamt und Betriebswerkstätte München-C.-B.

Bei Einfahrt dahier Maschine und 4 Wagen des Zuges 1751 entgleist. Geleis Dachau—Petershausen dadurch gesperrt. Umsetzen von Zügen in Röhrmoos nicht möglich. Die fünf verletzten Zugsbediensteten bringt Zug 216. Bahnmeister und Bahnarzt in Dachau sind verständigt. Hilfsmaschine mit Arbeitern nöthig. Antwort. N.

c) Oberbahnamt Ingolstadt:

Zug 1751 bei Einfahrt dahier mit einem Langholzfuhrwerk zusammengestoßen. Maschine nebst den vier folgenden Wagen entgleist. Geleis Dachau—Petershausen gesperrt. Lenker des Fuhrwerks, N. aus H., getödtet, Führer N. und Heizer N. schwer, Zugführer N. sowie die Bremser N. und N. leicht verletzt, sämmtliche Verletzte wurden mit Zug 216 nach ihrem Stationsort München-C.-B. überführt. Hilfsmaschine und Arbeiter sind requirirt. Staatsbahningenieur, Bahnmeister und Bahnarzt sind verständigt. N.

d) Staatsbahningenieur Ingolstadt II:

Zug 1751 (wie bei c) . . . . gesperrt. Geleis nur unerheblich beschädigt. Bahnmeister ist gerufen. N.

Außerdem ist die Ortspolizei (bezw. das Bezirksamt) von der Tödtung des Fuhrwerkslenkers alsbald in Kenntniß zu setzen.

II. Der Betriebsbeamte der Aufsichtsstation München-C.-B. hat zur Aufrechthaltung des Zugsverkehrs nach erhaltener Mittheilung folgende Anordnungen zu treffen:

1. Zug 1751 wird in Strecke Röhrmoos–Ingolstadt-C.-B. abgesagt.

2. Die Kreuzung der Züge 216 und 207 wird nach Dachau angeordnet. Zug 207 fährt nach vollzogener Kreuzung in Dachau auf dem falschen Geleis von Dachau bis Petershausen und kreuzt in Petershausen mit Zug 4.

3. Die Hilfsmaschine fährt nach Zug 207 auf normalem Geleis von München-C.-B. nach Dachau und von da nach Röhrmoos, zieht zunächst die auf dem Geleis gebliebenen Wagen des 1751 nach Dachau zurück, setzt sich dort an deren Spitze, zieht sie auf das gesperrte Geleise hinaus, damit die Geleise der Station Dachau für den Zugverkehr freigehalten werden und fährt mit dem Requisitenwagen sodann nach Röhrmoos, woselbst die bei der erstmaligen Ankunft abgesetzten Arbeiter die Einhebungsarbeiten vorbereitet haben, welche nun mit allen Kräften fortgesetzt werden.

4. Zug 1 kreuzt mit den Zügen 4 und 10 in Dachau und fährt sodann auf falschem Geleis von Dachau bis Petershausen. (Nächste Stat. mit Uebers.-Geleis.) Zug 1 kreuzt mit Zug 1752 in Petershausen.

5 Zug 1701 fährt nach Zug 1 auf falschem Geleis von Dachau bis Petershausen. Die Züge 1701 und 1752 kreuzen in Petershausen.

6. Zug 9 fährt von Dachau bis Petershausen auf falschem Geleis und kreuzt mit Zug 1752 in Petershausen.

7. Zug 1752 kreuzt mit den Zügen 1, 1701 und 9 in Petershausen. Zug 1752 wird von Zug 202 in Dachau überholt.

8. Zug 211 kreuzt mit Zug 1754 in Dachau.

9. Die Züge 211 und 1826 kreuzen in Petershausen. Zug 211 fährt von Dachau bis Petershausen auf falschem Geleis. Zug 1711 verkehrt nicht.

10. Zug 1753 wird zur Kreuzung mit 1754 nach Allach vorgeschoben, kreuzt mit Zug 1826 in Dachau, stellt bis zu dessen Eintreffen daselbst die Wagen des 1751 ein, fährt sodann von Dachau bis Petershausen auf dem falschen Geleis und kreuzt in Petershausen mit den Zügen 204 und 1718.

11. Zug 1718 kreuzt mit Zug 213 in Petershausen. Zug 213 fährt von Dachau auf dem falschen Geleis bis Petershausen.

12. Nach beendeter Einhebung der entgleisten Fahrzeuge und Freimachung bezw. Instandsetzung des Geleises verbringt die Hilfsmaschine die eingehobenen Fahrzeuge nach Zug 1718 von Röhrmoos in Sonderfahrt nach München-Rangirbahnhof und wird sodann der regelmäßige Betrieb wieder aufgenommen.

Bemerkung:

Den Zügen, welche von Dachau bis Petershausen das falsche Geleis benützen müssen, ist das Signal 17 b für diese Strecke vorzuschreiben.

Zur Orientirung sind auf nebenstehender Seite 2 Fahrplanskizzen beigefügt und zwar:

A. Darstellung des normalen Zugslaufes,

B. Zugsverkehr, wie er sich nach den vorstehenden Ausführungen gestaltet.

Im Allgemeinen möchte hier noch Folgendes angefügt werden:

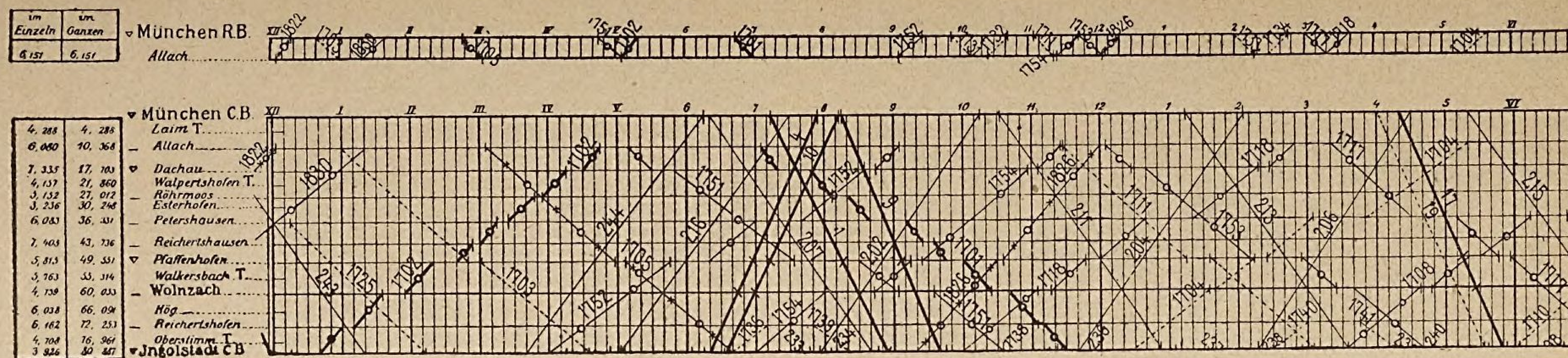
Wenn ausnahmsweise bei Störungen ein Doppelbahngeleise für beide Fahrtrichtungen benützt werden muß, so ist die Ueberleitung der betreffenden Züge auf das falsche Geleise, sowie die Wiederumsetzung auf das richtige Fahrgeleise als außergewöhnliches, mit besonderer Vorsicht auszuführendes Rangirmanöver zu betrachten, und soll dieses Manöver jederzeit vom Stationsvorstande oder dessen Stellvertreter (Abfertigungsbeamten) persönlich geleitet oder doch wenigstens überwacht werden.

Durch die Benützung des falschen Geleises tritt — abgesehen von der erforderlichen Regelung der Zugskreuzungen in den Umsetzungsstationen nach Maßgabe des D. B. 126/1888 u. 118/1889 (H.-B. Th. II, S. 41 [363]; (die mit D. B. 118/1889 bekannt gegebene Aenderung der Ziff. III des D. B. 126/1888 ist beim Abdruck des letzteren im H.-B. bereits berücksichtigt worden.) — auch ein abnormes Befahren von Weichen ein, indem in den betreffenden Stationen in der Regel unversicherte Spitzweichen befahren werden müssen, die bei Ablenkung in Seitengeleise führen, welche von Tarifzügen nicht befahren werden dürfen. Außerdem sind solche Wechsel in centralisirten Stationen nicht mit Farbsignalen, sondern mit Formsignalen versehen, welche sich beim Linksbefahren nicht mehr in Uebereinstimmung mit der Signalordnung befinden.

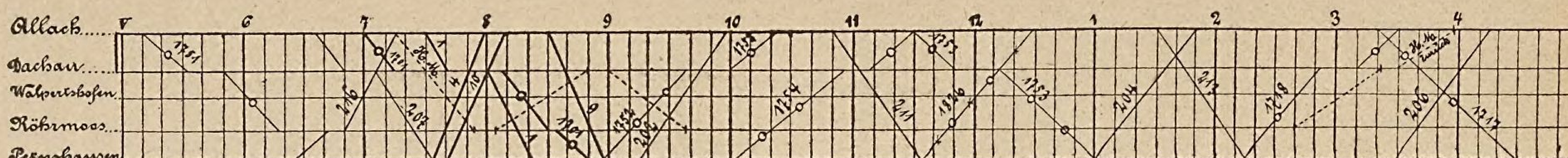
Es ist sonach nothwendig, daß in solchen Fällen von Seite des Stations- und Zugspersonals die größte Aufmerksamkeit aufgeboten wird, damit die Umsetzung der Züge und deren Durchführung auf Zwischenstationen der eingeleisig zu befahrenden Doppelbahnstrecke ohne Störung vor sich gehen kann.

Hinsichtlich der Bezeichnung der Hauptgeleise auf freier Bahn wurde mit D. B. 142/1895 Folgendes bestimmt:

A



B



Bemerkung: Die drei punktirten Hilfsfahrten zwischen 7 und 10 Uhr finden zwischen Dachau und Röhrmoos auf dem für den übrigen Zugsverkehr gesperrten Geleise der Richtung Dachau—Röhrmoos statt.

1. In allen Fällen, in denen ein Zug nicht das für seine Fahrtrichtung bestimmte Geleis zu benutzen hat, sind die betreffenden Anordnungen in der Form

„Zug X fährt von ...... bis ...... auf dem falschen Geleis"

zu ertheilen.

2. Dagegen ist in allen übrigen Fällen, wo es sich um die Bezeichnung des einen Fahrgeleises einer Doppelbahnstrecke ohne Beziehung auf bestimmte Züge handelt, demnach nicht von dem „falschen" und von dem „für die Fahrtrichtung bestimmten" Geleis gesprochen werden kann, das Geleis durch die Angabe der Richtung von A nach B und umgekehrt zu bezeichnen, z. B.

„München—Nürnberg" oder „Allach—Dachau"
und „Nürnberg—München" oder „Dachau—Allach",

d. i. das für diese Strecken nach dem Systeme des Doppelbahnbetriebes ein für allemal bestimmte Geleis.

3. Jede andere Ausdrucksweise, wie

„rechtes oder linkes Geleis" oder „Berg- und Thalgeleis", „Nord- und Südgeleis" 2c. 2c.

ist unzulässig und darf im dienstlichen Verkehr unter keinen Umständen mehr gebraucht werden.

4., Erste Expeditoren-Prüfung am 2. bis 4. Mai 1895.

I. Welche Bestimmungen bestehen hinsichtlich der Zusammenstellung der mit Luftdruckbremse bedienten Personenzüge?

II. Mit welchen Zügen und unter welchen Voraussetzungen sind ungekuppelte Langholzwagen zu befördern, an welcher Stelle in den betreffenden Zügen sind dieselben einzustellen, und wie hoch darf sich deren Anzahl Paare je in einem der Züge belaufen?

III. Wem obliegt bestimmungsgemäß das Auslegen der zum Geben des Haltsignals zu verwendenden Knallkapseln, und in welchen Fällen sind die Haltsignale mittelst Knallkapseln zu geben?

IV. Bei dem in nebenstehender Zeichnung dargestellten Zug x entgleiste bei Einfahrt in Station c der Bahnstrecke A—B der Schlußwagen in Folge Verziehens der noch belasteten Einfahrtsweiche, wobei letztere stark beschädigt und der die Schlußbremse bedienende Wagenwärter vom Wagen geschleudert und getödtet wurde.

Die Freimachung und Instandsetzung der beschädigten Weiche waren in zwei Stunden nach dem Unfalle beendet.

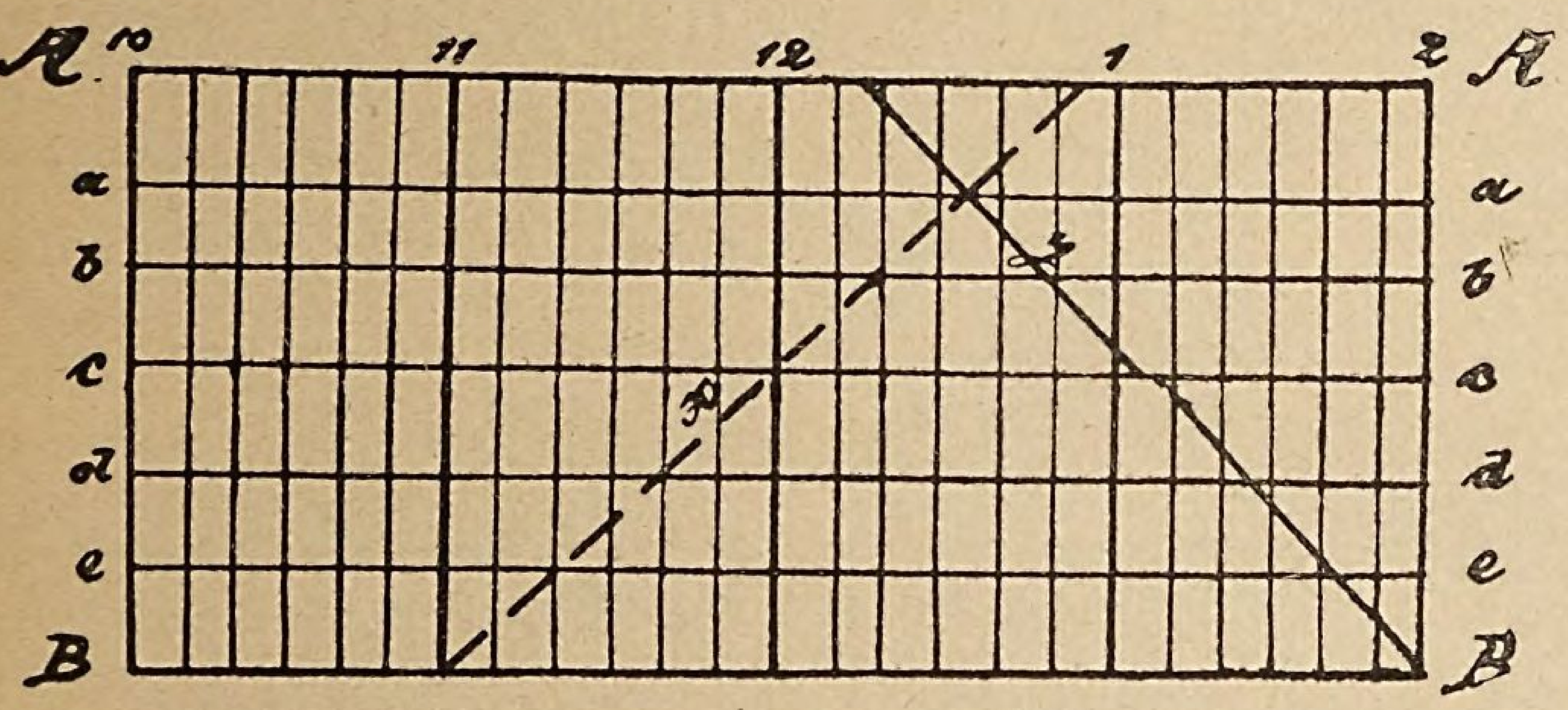
Welche Maßnahmen hat der Stationsvorstand zu treffen, und welche im Wortlaut mit Zeitangabe niederzuschreibenden Depeschen sind zu geben?

Kann der Stationsvorstand dem Verlangen der Angehörigen des getödteten Wagenwärters, Letzteren nach der Station B zu befördern, entsprechen, und wenn ja, unter welchen Voraussetzungen darf solches geschehen?

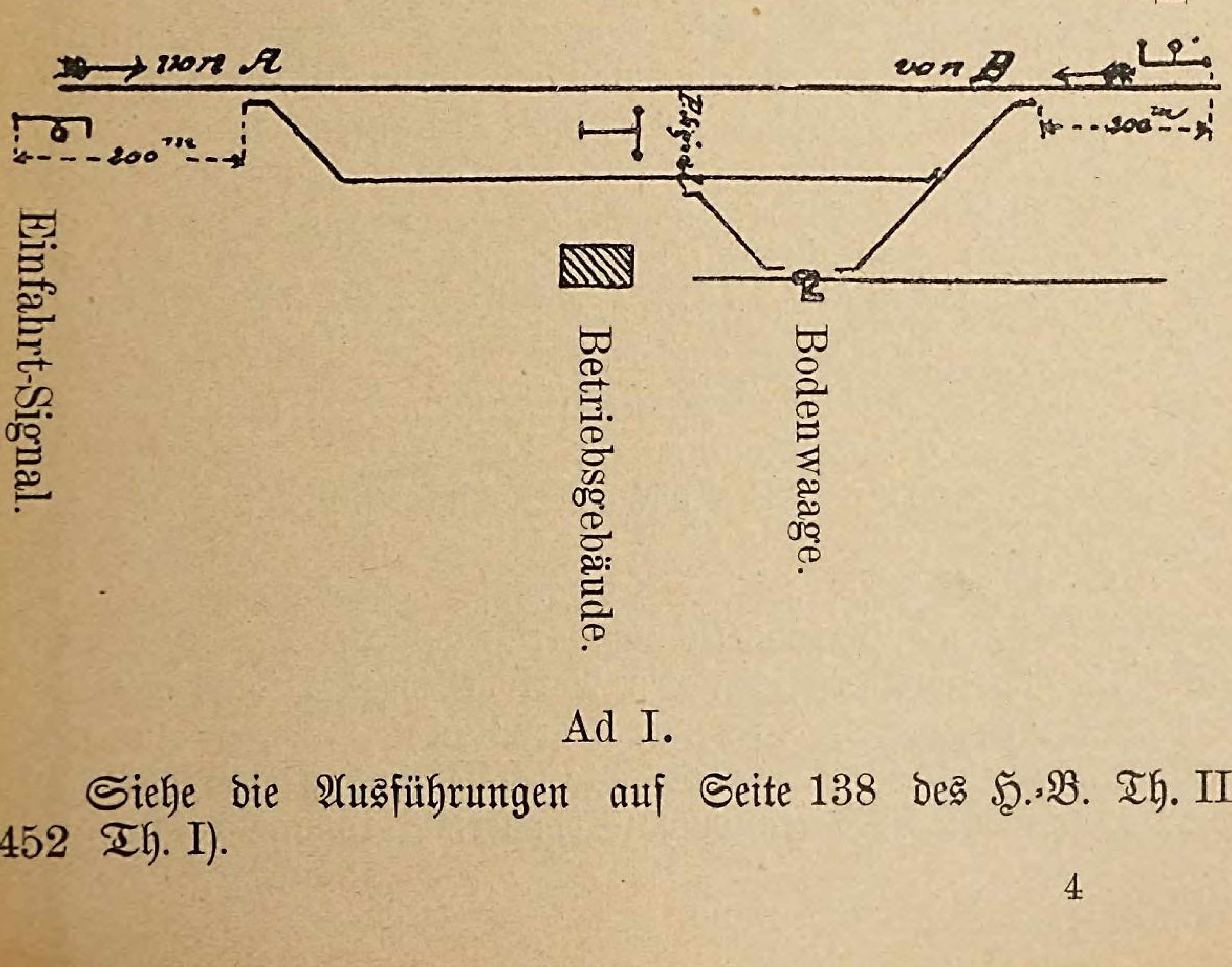
Bericht an das Oberbahnamt ist zu entwerfen.

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

A – B.



Lageplan der Station C.



Ad I.

Siehe die Ausführungen auf Seite 138 des H.-B. Th. II (452 Th. I).

Ad II.

Siehe § 360 der F.-D.-I., sowie S. 98 des H.-B. Th. II (Th. I 420) und Ergänzungsband S. 176 (Fußnote).

Ad III.

Siehe die Vorschriften über die Anwendung von Knallsignalen, giltig vom 1. II. 1894, dann §§ 690—693 der F.-D.-I. und H.-B. Th. II S. 11 und 12 (333—334 Th. I).

Ad IV.

Nachdem bereits im H.-B. Th. III bezw. Th. II S. 232—239 ein ähnlicher Unfall ausführlich geschildert ist und außerdem auch auf S. 44 des gegenwärtigen Werkchens eine gleichgeartete Prüfungsfrage behandelt ist, erscheint es nicht erforderlich, auch die vorliegende Frage weiter auszuführen.

5., Erste Expeditoren-Prüfung am 10. bis 12. Sept. 1895.

In Ritschenhausen trifft ein von Erfurt nach Stuttgart bestimmter Militärtransport, bestehend aus 3 Personen- und 8 Pferdewagen (sämmtliche für Luftdruckbremse eingerichtet, darunter fünf Leitungswagen), mit preußischem Zuge Nr. 76 um 1 Uhr 40 Minuten Nachmittags ein und soll mit den Zügen Nr. 314 nach Schweinfurt C.-B. (hier Tränken der Pferde), Nr. 289 nach Würzburg und Nr. 112 nach Baden weiter befördert werden.

Für die nöthige Vorspanndienstleistung bei Zug Nr. 314 war in Meiningen wegen Abfertigung des Schnellzugs-Nachläufers Nr. 34 nur eine Personenzugsmaschine vorhanden, welche jedoch 1 Stunde vor Abfahrt des Zuges Nr. 314 defekt wurde.

Da in Folge dessen der aus 22 Achsen bestehende Militärtransport nicht mit diesem Zuge befördert werden kann, so wird zur Erreichung des Anschlusses an den badischen Zug Nr. 112, für welchen eine Wartezeit von nur 20 Minuten festgesetzt ist, ein Sonderzug bis Würzburg eingelegt.

Als Zugskraft steht in Meiningen eine C III, in Schweinfurt C.-B. eine B IX Maschine zur Verfügung.

Etwa in Betracht kommende Ergänzungsgüterzüge verkehren nicht.

I. Es ist die Detailfahrordnung des Sonderzuges auszuarbeiten unter Zugrundelegung der Fahrzeiten des Güterzuges Nr. 1794 und des beschleunigten Personenzuges Nr. 285; etwaige Stationsaufenthalte sind kurz zu begründen.

Als Behelfe dienen das Blatt I/II des graphischen Fahrplanes und das Fahrdienstbuch (Sommerfahrordnung 1895).

II. An wen und mit welchem Wortlaute erfolgt Seitens der Station Meiningen die Bekanntgabe dieses Sonderzuges?

III. Durch welche Züge und Signale ist der Sonderzug zu signalisiren, und wie lauten die dießbezüglichen Fahrberichtsvorträge?

IV. Es ist anzugeben und zu begründen, in welcher Zusammenstellung der Sonderzug ab Ritschenhausen mit Rücksicht darauf abzufertigen ist, daß Schweinfurt C.-B. in der Richtung Ritschenhausen — Würzburg Kopfstation ist, und das Gefälle der Bahn zwischen Rottendorf und Würzburg 97 : 1 beträgt.

V. Welche Verhältnisse sind im Allgemeinen zur Feststellung der zu bremsenden Anzahl von Wagenachsen zu beachten, und welches Zugspersonal ist im Besonderen für vorbezeichneten Sonderzug nöthig?

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ad I.

Sonderzug erhält folgende Detailfahrordnung:

Ritschenhausen ab 2^{25},
Kreuzung mit Zug 313 in Rentwertshausen,
Unsleben an 3^{29},
Kreuzung mit Zug 31 in Unsleben,
Ueberholung durch Zug 32 in Unsleben,
Unsleben ab 3^{40},
Heustreu an 3^{50},
Ueberholung durch Zug 34 in Heustreu,
Heustreu ab 4^{01}.
Kreuzung mit Zug 1795 in Neustadt a. S., welcher dann ab Neustadt a. S. entsprechend zu beschleunigen ist.
Kreuzung mit Zug 315 in Ebenhausen,
Schweinfurt CB. an 5^{52},
Kreuzung mit Zug 1791 in Schweinfurt C.-B.,
(Die Züge 1797 und 1768 verkehren nicht.)
Schweinfurt C.-B. ab VI^{16} vor Zug 1767 (§ 754 F.-D.-J.)
Kreuzung mit Zug 292 in Bergtheim,
Zug 1787 verkehrt nicht [§ 646, 760 F.-D.-J.].
Rottendorf durch VI^{55} nach Zug 61 und vor Zug 1961,
Auf Doppelbahn Begegnung mit den Zügen 1972 und 1772,
Würzburg an VII^{05},
„ Baden ab VII^{15}.
Aufenthalte in Unsleben und Heustreu bedingt durch × und ○.
Aufenthalt in Schweinfurt C.-B., bedingt durch Tränken der Pferde und Maschinenwechsel.
Betriebsaufenthalte auf den anderen Kreuzungsstationen nicht erforderlich, da Zug ein Sonderzug ist (§ 653 F.-D.-J.).

Maschine, Dienstwagen, Zugführer und Wagenwärter werden in
Sonderfahrt von Meiningen nach Ritschenhausen verbracht:
Meiningen ab 1^{40} nach Zug 314,
Ritschenhausen an 1^{58}. (Zug 1803 verkehrt nicht.)

Ad II.


B.-D. von Meiningen nach Ritschenhausen,
Schweinfurt C.-B.,
Würzburg.

Wegen Defektwerdens der für Zug 314 bestimmten Vorspannmaschine wird Militärtransport nicht mit den Zügen 314/289, sondern in Sonderfahrt von Ritschenhausen nach Würzburg befördert wie folgt:


Folgt oben angeführte Detailfahrordnung:
„Ritschenhausen ab . . . . . bis Würzburg an VII^{05}".
Fahrzeiten: Ritschenhausen—Heustreu, fahrplanmäßige d. Zuges 1794
Heustreu—Schweinfurt C.-B., kürzeste " " 1794
Schweinfurt C.-B.—Würzburg, " " " 285
Bahnmeister verständigen und Antwort.
Zusatz für Ritschenhausen:
Maschine, Dienstwagen, Zugführer und Wagenwärter (ev. auch Bremser) kommen in folgender Sonderfahrt von Meiningen nach Ritschenhausen:
Meiningen ab 1^{40},
Ritschenhausen an 1^{58}.
Currende von Rentwertshausen bis Schweinfurt C.-B. (12^{50}). [Ev. B.-D. für die Strecken Rentwertshausen—Neustadt u. Niederlauer—Schweinfurt getrennt geben.]

Heute verkehrt ein Militärsonderzug von Ritschenhausen nach Würzburg in folgender Fahrordnung:
Ritschenhausen ab 2^{25},
Kreuzung in Rentwertshausen mit Zug 313,
Unsleben an 3^{29},
Kreuzung mit Zug 31 und Ueberholung durch Zug 32 in Unsleben,
Unsleben ab 3^{40},
Heustreu an 3^{50},
Ueberholung durch Zug 34 in Heustreu,
Heustreu ab 4^{01},
Kreuzung in Neustadt a. S. mit Zug 1795,
" " Ebenhausen " " 315,
Schweinfurt C.-B. an 5^{52},
Kreuzung mit Zug 1791 in Schweinfurt C.-B.,
Bahnmeister verständigen und Antwort.

3. BAMBERG - WÜRZBURG.



4. SCHWEINFURT C.B. - MEININGEN.



Zusatz für Mellrichstadt: Geben Sie Zug 313 Befehl und Signalvorschrift.

Currende von Schweinfurt C.-B. bis Würzburg (12^{55}).

Heute verkehrt ein Militärsonderzug von Ritschenhausen nach Würzburg:

Ritschenhausen ab 2^{25},

Schweinfurt C.-B. an 5^{52} ab VI^{16},

Kreuzung in Bergtheim mit Zug 292,

auf Doppelbahn Rottendorf—Würzburg Begegnung mit den Zügen 1972 und 1772,

Rottendorf durch VI^{54} vor Zug 1961 und nach Zug 61,

Würzburg an VII^{05}

Bahnmeister verständigen und Antwort.

B.-D. Oberbahnamt Würzburg und Bamberg u. Gen.-Dir. Betr.-Abth.

Wegen Defektes der Vorspannmaschine des Zuges 314 konnte der für diesen Zug in Ritschenhausen bereitstehende Militärtransport nicht mit diesem Zuge befördert werden, sondern mußte in Sonderfahrt den Zügen 314/289 nachgeführt werden wie folgt:

Ritschenhausen ab 2^{25},

Schweinfurt C.-B. an 5^{52}, ab VI^{16},

Würzburg an VII^{05}.

Nötige Anordnungen wurden im Einvernehmen mit Schweinfurt C.-B. und Würzburg getroffen.

Ad III.

Meiningen:

Zug 314 hat für einen nachfolgenden Sonderzug Signal 19 (an der Hinterwand des letzten Wagens eine grüne Scheibe) von Meiningen bis Rentwertshausen und von Mellrichstadt bis Unsleben zu nehmen. (Vorbem. 7 zur S.-O. § 736 d. F.-D.-J.)

Mellrichstadt:

Zug 313 kreuzt in Rentwertshausen mit einem Sonderzuge und hat Zug 313 von Mellrichstadt bis Rentwertshausen für diesen Sonderzug Signal 20 (grüne Scheibe vorne an der Lokomotive) zu nehmen. Zug 313 fährt in Rentwertshausen in das . . . Geleise ein. Gleichlautende Führerbefehle anbei.

Ritschenhausen:

Vor Zug 32 fährt ein Sonderzug von Rentwertshausen nach Unsleben und überholt Zug 32 diesen Sonderzug in Unsleben; von Unsleben bis Heustreu ist Signal 19 (*) zu nehmen. Gl. Führerbefehl anbei.

(*) Kurze Beschreibung des Signals.

Zug 34 überholt einen Sonderzug in Heustreu. Zug 34 hat von Heustreu bis Ebenhausen für diesen Sonderzug Signal 19 (*) zu nehmen. Befehl für Führer wegen Anhalten und Ueberholung in Heustreu anbei.

Schweinfurt C.-B.:

Zug 31 kreuzt mit einem Sonderzuge in Unsleben. Gl. Führerbefehl anbei.

Neustadt a. S.:

Zug 1795 kreuzt in Neustadt a. S. mit einem Sonderzug. Gl. Führerbefehl anbei. (Warten auf Sonderzug.)

Schweinfurt C.-B.:

Zug 315 kreuzt in Ebenhausen mit einem Sonderzug und hat für diesen Sonderzug Signal 20 (*) von Schweinfurt C.-B. bis Ebenhausen zu nehmen, Zug 315 fährt in Ebenhausen ins .... Geleise ein. Gl. Führerbefehle anbei.

Zug 289 hat für einen nachfolgenden Sonderzug Signal 19 (*) von Schweinfurt C.-B. bis Bergtheim zu nehmen.

Würzburg:

Zug 292 hat für einen entgegenkommenden Sonderzug Signal 20 (*) von Rottendorf bis Bergtheim zu nehmen und in Bergtheim mit diesem Sonderzug zu kreuzen. Zug 292 fährt in Bergtheim ins .... Geleise ein. Gl. Führerbefehle anbei.

Rottendorf:

Zug 61 hat für einen nachfolgenden Sonderzug Signal 19 (*) von Rottendorf bis Würzburg aufzunehmen.

Würzburg:

Zug 1972, Zug 1772, begegnet auf Doppelbahn Würzburg—Rottendorf einem Sonderzug. Gl. Führerbefehl anbei.

Rottendorf:

Zug 1961: Warten auf Meldung von Würzburg, daß Sonderzug dort eingetroffen.

Ad IV.

Die Reihenfolge der Wagen eines Militärzuges ist, wenn weder Zugteilungen noch Kopfstationen in Frage kommen, in der Regel folgende:

Lokomotive,
Tender,
Dienstwagen,
Gepäckwagen,
Personenwagen,
Futterwagen (wenn Futter in gedeckt gebauten Wagen für die Dauer der Fahrt mitgeführt werden muß),

---

(*) Kurze Beschreibung des Signals.

Pferdewagen,
Geschützwagen,
Munitionsfahrzeuge,
andere Fahrzeuge.

Demnach im vorliegenden Falle:
Maschine mit Tender,
Dienstwagen,
Personenwagen,
Pferdewagen.

Nachdem jedoch Schweinfurt C.-B. für die Route Ritschenhausen—Würzburg Kopfstation ist, hat Zusammenstellung, wenn für Baden nicht anders benöthigt (da auch Würzburg Kopfstation für die Route Schweinfurt C.-B.—Heidingsfeld ist) in Ritschenhausen wie folgt zu geschehen:
Maschine mit Tender,
Pferdewagen,
Personenwagen,
Dienstwagen.

Der Zug besteht aus 24 Achsen incl. Dienstwagen.

Unter den 12 Wagen des Sonderzuges befinden sich 7 Bremswagen und ist daher, nachdem ab Schweinfurt C.-B. der Dienstwagen hinter der Maschine steht, in Ritschenhausen ein Pferdewagen mit Bremseinrichtung als erster Wagen in den Zug einzustellen, da wegen der Neigung von 97 : 1 in Strecke Rottendorf—Würzburg kein Wagen nachlaufen darf. (§ 33 der B.-Ordg. für die H.-E. Bayerns und § 366 u. ff. der F.-D.-F.

Ad V.

Maßgebend für Feststellung der zu bremsenden Achsen sind:
a) Fahrgeschwindigkeit,
b) Neigungs- bezw. Steigungsverhältnisse der Strecken.

Die Anzahl der zu bremsenden Wagenachsen ist für die stärkste auf der fraglichen Strecke vorkommende Neigung (Steigung), welche sich ununterbrochen auf eine Länge von 1 km oder darüber erstreckt, zu bestimmen. Erreicht die stärkste vorkommende Neigung an keiner Stelle die Länge von 1 km, so ist die gerade Verbindungslinie zwischen denjenigen zwei Punkten des Längenschnittes, welche bei 1000 m Entfernung den größten Höhenunterschied zeigen, als die größte Neigung anzusehen.

Als Fahrgeschwindigkeit ist diejenige anzunehmen, welche der Zug auf der betreffenden Strecke höchstens erreichen darf.

Für Militärzüge sind mindestens die für eine Fahrgeschwindigkeit von 40 km festgesetzten Bremsachsen anzuwenden.

Achsen von Personen-, Post- und Dienstwagen zählen stets als beladene Achsen, leere Güterwagenachsen als halb beladen.

Als beladen ist eine Achse dann anzusehen, wenn sie irgend eine Belastung trägt.

Wagen ohne Bremse sollen nur ausnahmsweise den Schluß des Zuges bilden; bei Steigungen bis 1 : 200 dürfen nicht mehr als sechs, bis 1 : 100 nicht mehr als vier Achsen nachlaufen; unter 1 : 100 muß der letzte Wagen eine bediente Bremse haben.

Für den Sonderzug ist in Strecke Ritschenhausen—Schweinfurt C.-B. außer dem Zugführer und Wagenwärter, wenn erforderlich, 1 Bremser beizugeben (wegen Spindelbremsbedienung); in Strecke Schweinfurt C.-B.—Würzburg genügt der Wagenwärter und Zugführer, da Zug in dieser Strecke Westinghouse-Bremse hat.

Das Tränken der Pferde kann auch in Ritschenhausen stattfinden, da hiezu genügend Aufenthalt (1^{40} bis 2^{25}), und kann dann Zug in Schweinfurt C.-B. entsprechend früher abgelassen werden.

6., Erste Expeditoren-Prüfung am 17. bis 19. Dez. 1895.

I. Welchen Zweck haben die Signale
a) an den Weichen,
b) am Wasserkrahnen,
c) am Zuge;
in welcher Weise sind dieselben ausgebildet und was bedeuten sie?

II. Wie müssen die Betriebsmittel in schnellfahrenden Personenzügen beschaffen sein, und wie sind diese Züge zu bilden?

Welche Züge zählen zu den schnellfahrenden Personenzügen?

III. Welche Maßnahmen sind zu treffen, wenn zwischen den Stationen Steinrain und Eggmühl die Bahnstrecke für längere Zeit unfahrbar geworden ist, und in welcher Weise wird dieß vom Bahnwärter gemeldet?

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ad I.

A. Die Signale an den Weichen haben den Zweck, die jeweilige Stellung der Weichen anzuzeigen. Durch die Weichensignale wird der Lokomotivführer in die Lage gesetzt, eine etwa stattgehabte falsche Weichenstellung rechtzeitig erkennen und anhalten zu können. Bei Ablenkungen erleichtert das Weichensignal die Erkennbarkeit des Ortes der Ablenkung und damit die rechtzeitige Ermäßigung der Geschwindigkeit, welche bei dem Uebergange von einem Geleise auf das andere einzutreten hat. Ebenso kann durch

die Anwendung von Weichensignalen der Weichenwärter, namentlich der Wärter am Stellwerk, die Lage der einzelnen Weichen besser erkennen und er kann beurtheilen, ob die vom Stellhebel ausgehende Bewegung auf die Weiche übertragen ist u. s. w.

B. An den Wasserkrahnen werden Signale angebracht, um in der Dunkelheit erkennen zu können, ob der Ausleger des Wasserkrahnen die Fahrstraße frei läßt oder nicht.

C. Die Signale an den Zügen dienen zur Deckung der Züge, und bezw. zur Kennzeichnung der Spitze und des Schlusses der Züge, zum Theil aber auch zur Uebermittelung von bestimmten Nachrichten an das Bahnbewachungspersonal.

Ad A: Die Signale an den Weichen unterscheiden sich in zwei Gattungen, nämlich in Farb- und Formsignale.

Die erstere Gattung ist in der Regel auf Stationen ohne Einrichtung für Signal- und Weichencentralisirung, die letztere auf centralisirten Stationen im Gebrauche. In beiden Fällen ist mit dem Weichengange ein Signalständer verbunden, welcher den Bewegungen der Weiche folgt. Bei den Farbsignalen ist an diesem Ständer eine Signalscheibe und zur Nachtzeit darüber eine Signallaterne angebracht, während bei den Formsignalen nur eine Laterne mit dem Signalständer verbunden ist. Die Formsignale werden derart gegeben, daß die Signalbilder mittelst schmalen, dunklen Blechstreifen auf dem hellen Untergrunde der Laterne gebildet werden. Das Signalbild ist bei Tag und Nacht dasselbe.

Die Farbsignale der Weichen sind nach den allgemein giltigen Signalgrundsätzen ausgebildet. Dementsprechend bedeutet bei den an den Hauptfahrgeleisen gelegenen und von Zügen befahrenen Weichen **weiß**: „Freie Fahrt", **grün**: „Langsamfahren" („Vorsicht", „Achtung"), **roth**: „Halt".

(Ob die Fahrt über die Weichen, welche freie Fahrt zeigen, mit unveränderter oder mit geminderter Geschwindigkeit zu erfolgen hat, wird an den Einfahrtssperrsignalen, bezw. bei Weichen, welche hinter dem Perronsignale liegen, an diesem Signale bei Tage durch eine grün-weiße Scheibe in halber Masthöhe, bei Nacht durch grünes Licht der Signallaterne statt des sonst üblichen weißen Lichtes zum Ausdruck gebracht.)

Diesen Grundsätzen entsprechend sind die Weichenbilder bei Farbsignalen folgendermaßen gestaltet:

1. Die Weiche ist auf das gerade Geleise gestellt, bei Tage: „Die Kante der Wechselsignalscheibe gegen den Zug"; bei Dunkelheit: „weißes Licht gegen den Zug".

2. Die Weiche ist auf das gekrümmte Geleise gestellt, bei Tage: „Die grün-weiße Fläche der Wechselscheibe gegen den Zug"; bei Nacht: „grünes Licht gegen den Zug".

3. Die in Hauptfahrgeleisen gelegenen Weichen sind auf Seitengeleise gerichtet, welche von Zügen — Rangirzüge ausgenommen — nicht befahren werden dürfen, bei Tage: „Die roth-weiße Fläche der Wechselscheibe gegen den Zug"; bei Nacht: „rothes Licht gegen den Zug".

Die Formsignale zeigen in diesen Fällen folgende, bei Tag und Nacht gleiche Signalbilder.

Ad 1. a) Bei allen einfachen, verschränkten und Doppelweichen — bei zweihebligen Kreuzungsweichen dagegen nur für das gerade Hauptgeleise —: „Rechteckige weiße Scheibe mit oder ohne schwarzem rechteckigem Seitenbleche."

b) Eine zweihebelige Kreuzungsweiche ist auf das die Hauptgeleisrichtung geradlinig durchkreuzende Geleise gestellt: „Schwarzes Kreuz".

Ad 2. „Schwarzes Dreieck mit der Spitze nach der Seite der Ablenkung gerichtet, mit oder ohne schwarzem rechteckigem Seitenbleche."

Ad 3. In centralisirten Stationen ist das Haltsignal an Weichen entbehrlich, weil Weichen, welche an Hauptfahrgeleisen liegen und von Zügen nicht befahren werden dürfen, bei Freigabe der Fahrstraße für einen Zug vorher verriegelt werden und so von dem kommenden Zug überhaupt nicht passirt werden können.

Ad B. Nachdem am Tage die Stellung des Wasserkrahnens ohne Weiteres erkannt werden kann, so erscheint ein spezielles Signal nicht nothwendig. Steht der Ausleger parallel zur Richtung des Geleises, so ist die Durchfahrt frei, steht er dagegen quer zur Richtung des Geleises, so ist die Durchfahrt gesperrt. Bei Dunkelheit zeigt im ersteren Falle die am Ausgusse des Wasserkrahnens angebrachte Laterne nach beiden Richtungen des Geleises weißes Licht, im zweiten Falle aber rothes Licht.

Ad C. Die Signale am Zuge werden am Tage fast ausschließlich durch farbige Scheiben (Signalscheiben), bei Dunkelheit mit farbigem Lichte (Signallaterne) gegeben. Vermittelst dieser Scheiben und Laternen werden folgende Signalbegriffe zum Ausdruck gebracht, bezw. betriebsdienstliche Nachrichten dem Bahnbewachungspersonal übermittelt:

1. Kennzeichnung der Spitze des Zuges:

a) Wenn der Zug auf eingeleisiger Bahn oder auf dem für die Fahrtrichtung bestimmten Geleise einer zweigeleisigen Bahnstrecke fährt (Signal Nr. 17a):

Bei Tage: Kein besonderes Signal.

Bei Dunkelheit: „Zwei weiß leuchtende Laternen vorn an der Lokomotive." (Rangirmaschinen haben bei Tag kein besonderes Signal, bei Dunkelheit tragen sie an der Kaminseite zwei weiße Lichter und darüber ein blaues, an ihrer Rückseite, bezw. an der

Rückseite des Tenders eine weißleuchtende Laterne auf der Führerseite und eine blauleuchtende auf der Heizerseite.)

b) Wenn der Zug ausnahmsweise auf dem nicht für die Fahrtrichtung bestimmten Geleise einer zweigeleisigen Bahnstrecke fährt (Signal Nr. 17b):

Bei Tage: „Eine roth-weiße runde Scheibe vorn an der Lokomotive bezw. am vordersten Fahrzeuge des Zuges".

Bei Dunkelheit: „2 roth leuchtende Laternen vorn an der Lokomotive bezw. am vordersten Fahrzeuge".

c) Wenn ein Zug als zum Vorfahren nach einer neuen Kreuzungsstation berechtigt (bei Kreuzungsverlegungen) oder als unangesagter Sonderzug (auch Hilfsmaschinen und Hilfszüge) bezeichnet werden soll (Signal Nr. 17c):

Bei Tage: „Am Kamine der Lokomotive bezw. am vordersten Fahrzeuge des Zuges ist eine roth-weiße Scheibe aufgesteckt".

Bei Dunkelheit: „Vorn an der Lokomotive eine roth leuchtende Laterne über den beiden weißleuchtenden Laternen" (findet nur auf eingeleisigen Bahnen Anwendung).

2. Kennzeichnung des Schlusses des Zuges (Schlußsignal, Signal Nr. 18:)

Bei Tage: „An der Hinterwand des letzten Wagens eine roth-weiße runde Scheibe".

Bei Dunkelheit: „An der Hinterwand des letzten Wagens in ungefährer Höhe der Puffer eine roth leuchtende Laterne (Schlußlaterne) und außerdem am letzten Wagen zwei nach vorn grün und nach hinten roth leuchtende Laternen (Oberwagenlaternen)". Auf Nebeneisenbahnen genügt die „Schlußlaterne".

3. „Es folgt ein Sonderzug nach" (Signal Nr. 19):

Bei Tage: „Außer dem Schlußsignal eine grüne Scheibe an der Hinterwand des letzten Wagens oder zu jeder Seite desselben". (Siehe jedoch auch S.-O. Ausf.-Bestimmg. Z. 76.)

Bei Dunkelheit: „Signal Nr. 18 mit der Abänderung, daß eine der beiden vorgeschriebenen Laternen auch nach hinten grünes Licht zeigt, dann bei Nebeneisenbahnen mit dem Abmaße, daß am letzten Wagen außer der roth leuchtenden Schlußlaterne eine nach hinten grün leuchtende Laterne (Oberwagenlaterne) angebracht wird". (Für einzeln fahrende Lokomotiven genügt die Anbringung einer grün leuchtenden Laterne hinten außer der rothen Schlußlaterne.)

4. „Es kommt ein Sonderzug in entgegengesetzter Richtung" (Signal Nr. 20, nur auf eingeleisigen Bahnstrecken angewendet):

Bei Tage: „Eine grüne runde Scheibe vorn an der Lokomotive".

Bei Dunkelheit: „Eine grün leuchtende Laterne über den weiß leuchtenden Laternen vorn an der Lokomotive".

5. „Die Telegraphenleitung ist zu untersuchen“ (Signal Nr. 21):

Bei Tage: „Eine weiße runde Scheibe vorn an der Lokomotive“.

Bei Dunkelheit: Kein besonderes Signal.

6. „Der Bahnwärter soll sofort seine Strecke untersuchen“ (Signal Nr. 22):

Bei Tage: „Ein Zugbediensteter schwingt seine Mütze oder einen anderen Gegenstand dem Wärter zugewendet“.

Bei Dunkelheit: „Ein Zugbediensteter schwingt seine Laterne dem Wärter zugewendet“.

Ad II.

Die Betriebsmittel in schnellfahrenden Personenzügen müssen sich in einem vorzugsweise tüchtigen Zustande befinden. Außerdem müssen die Wagen so beschaffen sein, daß sie sowohl unter sich, als auch mit dem Tender so fest sich verkuppeln lassen, daß sämmtliche Zug- und Pufferfedern etwas angespannt sind. (§ 28 der B.-Ordg. f. d. H.-E. Bayerns)

Des Weiteren müssen sämmtliche Fahrzeuge (Maschine und Wagen) eines schnellfahrenden Zuges mit durchgehender Bremse versehen sein, welche derartig beschaffen ist, daß sie einerseits gestattet, vom Lokomotivführer, Zugführer und Wagenwärter, sowie von jeder Personenwagen-Abtheilung aus in Thätigkeit gesetzt zu werden und andererseits, daß sie selbstthätig wirkt, sobald der Zusammenhang der Bremsleitung aufgehoben wird. (§ 12 der B.-Ordg. f. d. H.-E. Bayerns.)

Am Schlusse eines schnellfahrenden Zuges dürfen einzelne Wagen ohne durchgehende Bremse mitgenommen werden, deren gesammte Achsenzahl jedoch nie mehr als sechs betragen darf. Sofern in diesem Falle der letzte Wagen eine bediente Bremse haben muß (nämlich wenn eine Strecke von mindestens 1000 Meter Länge eine Neigung von mehr als 1:200 aufweist, oder wenn die gerade Verbindungslinie zwischen denjenigen 2 Punkten des Längenschnitts, welche bei 1000 Meter Entfernung den größten Höhenunterschied zeigen, stärker als 5‰ (1:200) geneigt ist), so muß diese Bremse bedient sein. Ferner müssen in einem schnellfahrenden Zuge die in der nach Maßgabe der Fahrgeschwindigkeit und der zu befahrenden Neigungen nöthigen Anzahl vorhandenen Bremsen auch einzeln mit der Hand bedient werden können.

Der erste Wagen des Zuges hat als Schutzwagen zu dienen und darf als solcher nicht mit Reisenden besetzt werden; auch ist die Verwendung von Postwagen als Schutzwagen thunlichst zu vermeiden.

Zu den schnellfahrenden Personenzügen sind alle jene Personenzüge zu rechnen, welche mit einer Geschwindigkeit von mehr als 60 km pro Stunde gefahren werden. (§§ 12, 28 u. 34 der B.-Ordg. f. d. H.-E. Bayerns.)

Ad III.

Bahnwärter gibt vermittelst der betr. Zeichengeberscheibe von seiner Läutebude aus das Signal „Bahn unterbrochen".

Beamter in Eggmühl gibt „Verstandenzeichen" (siehe H.-B. Th. II, S. 3 bezw. Th. I, S. 325) und verständigt zunächst Steinrain, sodann Aufsichtsstation, Bahnmeister und Ingenieur. Abfahrtbereite Züge sind in Eggmühl und Steinrain bezw. in den vorgelegenen Stationen zurückzuhalten.

Hierauf Absendung eines Boten von der nächstgelegenen Station zum betr. Bahnwärterposten behufs Aufklärung, aus welchem Anlasse das Signal „Bahn unterbrochen" gegeben worden ist. Zur Einholung dieser Erkundigung kann eventuell auch mit einer in Eggmühl oder Steinrain bereitstehenden Maschine zum betreffenden Bahnwärterposten hinausgefahren werden. Nähere Ausf. hierüber siehe H.-B. Th. III — bezw. Th II — S. 271.

Telegrammanzeige an O.-B.-A.

Die weiter zu treffenden Maßnahmen richten sich nach Art und Umfang der Störung.

Umleitung des Verkehrs, Umparkiren der Personenzüge u. s. w.

Weitere Ausführungen über das Verhalten bei Betriebsstörungen und Unfällen (siehe H.-B. Th. III — bezw. Th. II — S. 217—244 und Ergänzungsband S. 208).

7., Erste Expeditorenprüfung am 5. bis 7. Mai 1896.

I. In welchen Fällen steht einem Bahnpolizeibeamten die Befugniß zur Festnahme zu; wie ist bei der Festnahme zu verfahren, und welche Angaben hat eine Festnehmungskarte zu enthalten?

II. Unter welchen Voraussetzungen dürfen auf den Haupteisenbahnen Bayerns nicht fahrplanmäßige Züge oder Lokomotiven abgefertigt werden, und wie hat in den einzelnen Fällen die Verständigung des betheiligten Personals zu erfolgen?

III. Welche Vorkehrungen sind gegen das Entlaufen von Wagen zu treffen?

IV. Welche Anordnungen hat der Abfertigungsbeamte auf einer Zwischenstation zu treffen, wenn ihm der Zugführer eines Schnellzuges meldet, daß die Luftdruckbremse des Zuges defekt geworden und außer Wirksamkeit getreten ist?

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ad I.

Siehe hierüber die §§ 63 u. 64 der Betr.-Ordg. f. d. H.-E. Bayerns, bezw. § 47 Abs. 3 — incl. 6 der Bahnordnung für

die Nebeneisenbahnen Bayerns, sowie Th. II Seite 122—123 bezw. Th. I Seite 444—445 des H.-B. Hiezu wird bemerkt, daß es nicht in der Befugniß der Bahnpolizeibeamten liegt, Personen, welche wegen Uebertretung bahnpolizeilicher Vorschriften nach § 63 der Betr.-Ordg. f. d. H.-E. Bayerns vorläufig festgenommen werden können, ohne deren Zustimmung zu pfänden, und hienach von der Festnahme abzusehen. Nach der Bestimmung des § 63 loc. cit. liegt es vielmehr in dem freien Willen des bei der bahnpolizeilichen Uebertretung Betroffenen, ob er sich der vorläufigen Festnahme unterwerfen oder sich derselben dadurch entziehen will, daß er sich freiwillig erbietet, eine angemessene Sicherheit zu leisten. Die Höhe dieser Sicherheit zu bestimmen, ist dann allerdings Sache des Bahnpolizeibeamten, und ist er hierin nur insoferne beschränkt, als er bei Festsetzung derselben den Höchstbetrag der angedrohten Strafe (vergl. Art. 88 Abs. 1 u. 2 des Polizei-Str.-G.-B. H.-B. Th. II S. 122—123 — bezw. Th. I Seite 444—445) nicht überschreiten darf.

Ad II.

Siehe hierüber § 35 und § 45 der Betr.-Ordg. f. d. H.-E. Bayerns, § 30 der B.-Ordg. f. d. Nebeneisenbahnen Bayerns, sowie §§ 532, 708 bis 728, 731—733 und 742 der F.-D.-J. und endlich G.-D.-E. Nr. $\frac{108397}{22707\ \mathrm{II}}$ v. 3. II. 90 und Nr. $\frac{41143}{7643\ \mathrm{II}}$ v. 4. VI 90, H.-B. Th. II S. 58, bezw. Th. I S. 380.

Ad III.

Siehe hierüber § 149—154 der F.-D.-J., sowie H.-B. Th. III — bezw. Th. II — S. 255.

Ad IV.

Siehe hierüber § 26 Abs. 8 der Betr.-Ordg. f. d. H.-E. Bayerns.

Außerdem ist die nächste Aufsichtsstation zu verständigen und dieser der Grund der Außerbetriebnahme der Luftdruckbremse möglichst genau mitzutheilen.

Siehe auch H.-B. Th. II — bezw. Th. I — S. 143.

III.

Aufgaben aus dem Expeditionsdienst.

1., Erste Expeditoren-Prüfung vom 21. November 1893.

I. In welcher Weise ist die Verladung und Beförderung von Stückgütern auf den k. b. Staats-Eisenbahnen geregelt, welche Vorzüge oder Nachtheile sind mit dieser Regelung verbunden, und durch welche anderweite Vorschriften könnten die Nachtheile etwa vermieden werden?

II. Wann unterliegt der Transport von Gütern aus Bayern den Bestimmungen des Berner Uebereinkommens über den Frachtverkehr, wann den Bestimmungen der Verkehrsordnung, und in welchen hauptsächlichen Punkten unterscheiden sich die beiden Bestimmungen?

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ad I.

Dieses Thema hat im Ergänzungsband I zum Handbuch, S. 5—24, eingehende Behandlung gefunden, weßhalb hier von weiteren Ausführungen Umgang genommen wird.

Ad II.

Eingehende Ausführungen hierüber siehe Handbuch Th. I S. 169 u. ff., sowie S. 115 des Ergänzungsbandes I.

2., Erste Expeditoren-Prüfung am 16. bis 18. Mai 1894.

I. Welche Gründe sprechen vom güterdienstlichen Standpunkte aus für und welche gegen die Einführung der Sonntagsruhe im Güterzugsverkehr?

II. In welchen wesentlichen Punkten unterscheiden sich die Bestimmungen über die Beförderung von Expreßgut, Eilgut und gewöhnlichem Frachtgut?

III. Eine Wagenladung Obst in loser Schüttung, von Simbach nach Stuttgart bestimmt, muß auf einer bayer. Unterwegsstation wegen Laufunfähigkeit des Wagens ausgesetzt werden.

Bei Oeffnung des Wagens zeigt sich, daß ein großer Theil des Obstes verdorben ist. Wie ist von dem Vorstand der betreffenden Unterwegsstation weiter zu verfahren?

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ad I.

Disposition.

1. Einleitung. Sozialpolitische Bestrebungen der Reichsgesetzgebung, insbesondere Sonntagsruhe, Einführung derselben im Eisenbahnverkehr.

2. Gründe dagegen:

Belästigung für das Publikum, welches Auflieferung am Samstag und Abholung am Montag gewohnt ist. Starke Ansammlung von Gütern, Bahnhofüberfüllungen (in Folge davon eventuelle kostspielige Bahnhof- und Hallenumbauten).

Einstellung von Reservezügen an den den Feiertagen vorangehenden und nachfolgenden Werktagen.

Auftreten von Wagenmangel.

Mißstände bei der Uebergabe an Grenzstationen.

Häufigere Ueberschreitungen von Lieferfristen.

Gefahr der Konkurrenz Seitens anderer Bahnen und anderer Beförderungsmittel.

3. Gründe dafür:

Für das Personal Möglichkeit der Befriedigung religiöser Bedürfnisse, Gewährung der die Zufriedenheit und Arbeitslust fördernden, insbesondere dem bürgerlichen Leben entsprechenden Ruhezeit. Dem Güterzugs- und Hallenpersonal kann durch Aufstellung praktischer Diensteintheiler der Genuß der Sonntagsruhe zu Hause, in der Familie gewährt werden.

Das Publikum kann durch entsprechende Benachrichtigung vor Belästigung bewahrt werden und gewöhnt sich an andere Auflieferungs- und Abholungstage.

Die Sonntagsruhe kann zu Zeiten starken Verkehrs theilweise eingeschränkt werden. Reservegüterzüge können jedenfalls Sonntags ausfallen, geschlossene Stückgutwagen können entsprechend vorgeschoben werden, dringende Sendungen (Bier, Lebensmittel ꝛc.) werden entsprechend berücksichtigt.

Eintretendem Wagenmangel kann durch rasche Entladung und Zurücksendung des Leermateriales abgeholfen werden.

Bahnhofüberfüllungen werden bei dem Bestreben, praktische Bahnhofanlagen durchzuführen, ohnehin vermieden sein, überdieß wird prinzipiell zu Bahnhofumbauten, welche lediglich der Sonntagsruhe wegen nöthig werden sollten, nicht geschritten.

Bei Grenzstationen werden sich mit den Nachbarbahnen entsprechende Vereinbarungen treffen lassen.

Konkurrenzen sind durch den Umstand zu vermeiden, daß man bestrebt ist, die Sonntagsruhe allgemein einzuführen.

Lieferfristüberschreitungen sind bei der ohnehin ausgiebigen Bemessung der Lieferfrist und wenn sonst rasche Beförderung erstrebt wird, kaum in erhöhtem Maße zu befürchten; überdieß nehmen die Bestimmungen für die Bemessung der Lieferfrist an und für sich schon gewisse Rücksicht auf Sonn- und Feiertage.

4. Abschluß. Segensreiche Wirkungen für das Eisenbahnpersonal, welches lieber an den Vor- und Nachtagen der Sonn- und Feiertage mehr arbeitet, wenn es an diesen Tagen Ruhe genießen kann und welchem die Möglichkeit geboten ist, für diese Ruhetage in die Heimath zurückbefördert zu werden.

Ad II.

1. Expreßgut ist ein Gut, welches sich zur Beförderung im Packwagen eignet und obwohl es nicht als Reisegepäck (Koffer, Mantelsack 2c.) zur Aufgabe gelangt, auf Gepäckschein oder besondern Beförderungsschein befördert wird. — Die Abfertigung erfolgt in Bayern auf Gepäckschein, wobei das Wort „Gepäck" durch „Expreßgut" zu ersetzen ist. (V.-O. Heft A § 39—41. Heft C § 49 ff. Allg. Abf.-Vorschr. § 17 u. 23 ff.)

Als Expreßgut können Gegenstände jeder Art, wenn sie auch als gewöhnliches Gut befördert werden, aufgenommen werden. — Bei Preciosen, Edelsteinen, Perlen 2c. sind die Vorschriften für Reisegepäck einzuhalten. (Festverschlossene Gepäckstücke und Angabe des Inhaltes und des Werthes, welcher im höchsten Falle zu entschädigen ist, nicht über 500 Mark)

Gegenstände außergewöhnlichen Umfanges sind von der Beförderung als Expreßgut ausgeschlossen.

Der Gepäckschein ist (im bayerischen Verkehre) bei Aufgabe dem Absender auszuhändigen.

Das Expreßgut kann selbst abgeholt oder aber in die Wohnung des Adressaten zugestellt werden, letzteres nur, wenn er an der Eisenbahnstation wohnt. Eine Avisirung findet nicht statt.

Die Beförderung erfolgt mit Personenzügen.

Die Lieferfrist endigt nach Ankunft des Zuges, mit welchem die Beförderung zu geschehen hatte. Hiezu ist bei selbstabzuholendem

Expreßgut die Zeit für die Ausladung und Bereitstellung, bei zuzustellendem Expreßgute die für die Zustellung erforderliche Zeit hinzuzurechnen.

Im Uebrigen finden die Bestimmungen für die Beförderung von Gepäck und Eilgütern entsprechende Anwendung.

Die Fracht wird auf Grund des Gepäcktarifes berechnet, sie ist bei Aufgabe des Gutes zu entrichten.

2. Eilgut und Frachtgut wird mit Frachtbrief und Frachtkarte als Stückgut oder Wagenladung befördert. Von der Beförderung sind ganz oder bedingungsweise ausgeschlossen die im § 50 der Verkehrsordnung aufgeführten Gegenstände.

Der Frachtbrief und die Frachtkarte begleiten das Gut. Dem Absender kann ein Duplikat des Frachtbriefes, beziehungsweise ein Aufnahmeschein ausgestellt werden.

Die Güter werden am Bestimmungsorte dem Empfänger ausgehändigt.

Als Ort der Ablieferung gilt die von dem Absender bezeichnete Bestimmungsstation. Wenn der Empfänger sich die Avisirung nicht verbeten hat, erfolgt eine solche vor Ablieferung des Gutes, ausgenommen bei bahnlagernd gestellten Gütern und da, wo eine regelmäßige Botenverbindung oder Zustellung durch bahnseitige Rollfuhrunternehmer erfolgt.

Die Beförderung geschieht bei Eilgütern durch Personenzüge, bei Frachtgütern durch Güter- und gemischte Züge.

V.-O. § 63. Die Lieferfrist ist tarifmäßig bestimmt; sie beträgt bei Eilgütern für je auch nur angefangene 300 km einen Tag nebst einer Expeditionsfrist von einem Tag, bei Frachtgütern bis zu 100 km einen Tag, von da ab für je auch nur angefangene weitere 200 km einen Tag nebst einer Expeditionsfrist von zwei Tagen.

Die Lieferfrist beginnt mit der der Aufgabe folgenden Mitternacht und ist im Allgemeinen gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger zugestellt oder die Avisirung erfolgt ist.

Die Fracht bei Eil- und Frachtgütern wird nach den einzelnen für internen, direkten und internationalen Verkehr bestehenden, allgemeinen, bezw. Ausnahmetarifen berechnet und kann bei Aufgabe der Güter (frankirt) oder bei Ablieferung derselben (in Ueberweisung) erhoben werden.

Eil- und Frachtgüter sind mit Nachnahmen (auch nachträglich) Seitens des Absenders belastbar.

Ad III.

Deutsch. Eisenbahngütertarif § 71. D.-A. betreff. das Festst.- Nach Uebernahme des Wagens hat die Umladestation die Versandtstation telegraphisch zu benachrichtigen, damit dieselbe ohne

Verzug vom Absender wegen sachgemäßer Umladung nähere Anweisung einhole. Ferner ist eine Thatbestandsaufnahme sofort, spätestens aber innerhalb 24 Stunden zu fertigen, welche mit möglichster Genauigkeit die Beschreibung der Verladeweise, des Zustandes des Gutes und aller anderen in Betracht kommenden Umstände enthält. Es sind unparteiische Zeugen zuzuziehen, und ist von dem Vorfalle Vormerkung im Meldebuche zu machen. Der Vorstand der Unterwegsstation hat für schleunige Weiterbeförderung der zurückgehaltenen Sendung, erforderlichen Falles nach Beseitigung des die Aussetzung veranlassenden Hindernisses, beziehungsweise nach Umladung des Gutes Sorge zu tragen. und Meldeverf. § 1 u. 3. Allg. Abf.=Vorschr. § 42 ff. u. § 51 u. D.=B. 102 v. J. 1896.

Ist eine Umladung nöthig, so ist dieselbe sorgfältig, unter möglichster Vermeidung jeder Beschädigung vorzunehmen, und ist hiebei im gegebenen Falle die Anwendung eiserner Schaufeln untersagt.

In der Frachtkarte ist die Veranlassung und die Dauer der Zurückhaltung zu vermerken.

Frisch desinfizirte Wagen dürfen zur Beförderung von Obst nicht verwendet werden. Bei nothwendig werdender Umladung von Obst in loser Schüttung ist stets genaue Thatbestandsaufnahme zu fertigen und eine Niederschrift derselben den Begleitpapieren beizufügen. Die Thatbestandsaufnahme hat über den Befund des Obstes vor und bei der Umladung, sowie über die Art und Weise der Umladung selbst genauen Aufschluß zu geben.

3., Erste Expeditoren-Prüfung am 27. bis 29. Nov. 1894.

I. Dürfen in Bayern Fahrkarten auch über andere als die darauf vorgedruckten Strecken benützt werden und wenn ja, unter welchen Voraussetzungen?

II. Welche Vorschriften enthält die Verkehrsordnung über die Wahl des Transportweges Seitens des Gutsversenders? Ist diese Materie durch das internationale Berner Uebereinkommen über den Frachtverkehr in der gleichen Weise, wie in der Verkehrsordnung geregelt, eventuell in welch anderer Weise?

III. Welche Mittel hat die Eisenbahnverwaltung, um dem periodisch wiederkehrenden Wagen-Mangel so viel als möglich abzuhelfen?

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ad I.

Die Regel ist, daß die Fahrkarten nur für die vorgedruckte, vorgeschriebene, ev. kürzeste Verbindungsstrecke gelten. § 12 Zusatz B § 26 der V.=O. Heft A.

Zulässig ist, wenn die Anfangs- und Bestimmungsstation beibehalten wird, die Benützung einer anderen Strecke bei einfachen und Rückfahrkarten, Rundreise und Fahrscheinheften, sowie Zeitkarten.

Rückfahrkarten, Rundreise- und Fahrscheinhefte lassen auch eine Aenderung der Abfahrtstation zu; die Endstation muß immer die gleiche bleiben.

Wird hiedurch eine längere Strecke erzielt, so hat der Reisende durch Lösung einer einfachen Fahrkarte den sich für die Mehrentfernung nach dem Tarife für einfache Fahrkarten berechnenden Zuschlag zu bezahlen.

In allen Fällen ist ein entsprechender Vermerk Seitens des Beamten auf die Karte zu setzen.

Durch die Aenderung der Route wird die Giltigkeitsdauer nicht verlängert. Eine einmalige Unterbrechung der Fahrt ist gestattet.

Bei Zeitkarten wird die Berechtigung zur Benützung mehrerer, zwischen den beiden Endstationen liegender Strecken durch die Zahlung der längsten Strecke erworben. Auch dieß ist auf der Karte zu vermerken.

Bei Betriebsstörungen, Versäumungen von Zugsanschlüssen ist Reisenden gestattet, wenn sie direkte Fahrkarten haben, über andere (auch längere) Strecken ohne Nachzahlung ihr Ziel zu erreichen.

Ad II.

§ 51 Absatz 1 X-XII d. V.-O. Heft C; internation. Uebereinkommen, Artikel 6.

Nach der Verkehrsordnung bleibt die Wahl des Transportweges (ausnahmlich etwa behufs Erzielung billigerer Ausnahmetarife beantragter Umkartirungen) im Allgemeinen ausschließlich dem Ermessen der Eisenbahn überlassen, welche den Transportweg wählt, der den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen ergibt.

Durch Bezeichnung einer Zoll- und Steuerabfertigungsstelle kann der Absender die Beförderung über einen gewissen Weg erreichen. Ferner ist bei Eilgütern und den nach den allgemeinen Tarifvorschriften eilgutmäßig zu befördernden Gütern dem Absender gestattet, den Transportweg vorzuschreiben, in welchem Falle die auf dem vorgeschriebenen Wege giltigen Tarife zur Anwendung kommen.

Nach dem internationalen Uebereinkommen bleibt die Wahl des Transportweges in erster Linie dem Absender überlassen, welcher denselben, sowie die Zollabfertigungsstationen bezeichnen kann.

Subsidiär hat die Eisenbahn den Transportweg zu wählen, welcher ihr am zweckmäßigsten erscheint. Sie kann aber auch bei Angabe des Transportweges Seitens des Absenders einen anderen, als den bezeichneten Weg wählen, wenn die Zollabfertigungsstelle dieselbe bleibt, die Fracht dadurch nicht erhöht und die Lieferfrist nicht verlängert wird.

Ad III.

Periodischer Wagenmangel entsteht dann, wenn sämmtliche verfügbare Wagen einer Gattung für den Bedarf an derselben Gattung nicht ausreichen. Um diesem Mangel so viel als möglich abzuhelfen, ist eine, durch alle Stationen gleichmäßig durchgeführte Wagenvertheilung angeordnet. Diese Vertheilung erfolgt auf Grund der von den einzelnen Stationen täglich zwischen 2 und 3 Uhr (Sonntags Vorm. zwischen 9 und 10 Uhr) telegraphisch und alle 2 Tage schriftlich an die vorgesetzte Vertheilungsstelle erstatteten Meldungen über den Bedarf und den Vorrath an Wagen. — Die Vertheilungsstellen sind in der Weise organisirt, daß der obersten Stelle, dem Wagenkontrolbureau, die Hauptvertheilungsstellen und diesen wieder die Untervertheilungs- und Ausgleichstellen untergeordnet sind. Als Ausgleichstellen gelten die Anschlußstationen der Lokal- und Sekundärbahnen. Den Untervertheilungsstellen sind die Stationen unmittelbar untergeordnet. D.-A. betr. die Benützung der Güterwagen, Abschnitt B., Wagenverteilg.

Zur Abschwächung der Wirkungen des periodischen Wagenmangels wird zwischen dringendem und nichtdringendem Bedarf unterschieden, und wird an die Befriedigung des nichtdringenden Bedarfes an Wagen einer bestimmten Gattung nur dann gegangen, wenn der dringende Bedarf an derselben Gattung vollauf gedeckt ist. Die Stationen haben bei ihren schriftlichen Meldungen sich eines bestimmten Formulars zu bedienen, welches in jeder Wagengattung zwischen dringlichem und nichtdringlichem Bedarf unterscheidet; bei den telegraphischen Meldungen sind nur die wichtigeren Einträge in den Spalten dieses Formulares bekannt zu geben.

Die Thätigkeit der Wagenvertheilungsstellen ist nun folgende: Auf Grund der von den Stationen eingelaufenen Meldungen über Vorrath und Bedarf an Wagen wird für jede einzelne Wagengattung der Gesammtvorrath und Gesammtbedarf berechnet und festgestellt, ob der Vorrath für die Bedürfnisse reicht. — Ist dieß nicht der Fall (Wagenmangel), so darf in allen Stationen gleichmäßig der Bedarf nur bis zu einem gewissen Prozentsatz befriedigt werden. Hat eine Station einen größeren Vorrath von Wagen als der vorgeschriebene Prozentsatz des Bedarfes beträgt, so hat sie die überschüssigen Wagen (nach entsprechender Anweisung durch die vorgesetzte Untervertheilungsstelle) an diejenige Station abzugeben, welche ihren Bedarf nicht bis zu dem genannten Prozentsatze befriedigen kann.

Die Prozentsätze, bis zu welchen bei den Wagen jeder Gattung der dringende Bedarf, bezw. nach Deckung desselben auch noch der nichtdringende Bedarf befriedigt werden kann, werden zur Zeit von Wagenmangel den Stationen täglich bekannt gegeben, und haben dieselben alle Wagen einer Gattung, welche ihnen nach der prozen-

tualen Deckung des Bedarfes noch verbleiben, als verfügbar anzumelden.

Neben einer geordneten und zweckmäßigen Wagenmeldung und Wagenvertheilung sind zur Abschwächung des Wagenmangels die nachstehenden Punkte ganz besonders zu beachten:

1. die Be- und Entladung der Wagen ist rascheſt zu bethätigen;

2. die Fremdwagen sind thunlichst zur Wiederbeladung heranzuziehen;

3. auf rascheste Fortbringung des rollenden Materials, vor Allem aber auf prompte Zuführung der Leerwagen ist zu dringen (Vorspannmaschinen, Ergänzungszüge);

4. Reparaturen sind von den Werkstätten rascheſt auszuführen;

5. die Verwendung von Güterwagen zu Bahnunterhaltungszwecken ist auf das absolut unabweisbare Bedürfniß zu beschränken;

6. die Desinfektionsstationen haben die zugeführten Wagen baldigst zu reinigen;

7. die Einstellung leerer Wagen als Bremswagen ist thunlichst zu vermeiden.

Hinsichtlich der Ermöglichung einer raschen Entladung können durch telegraphische Vorausmelduug, bezw. durch Voraussendung der Papiere und daran anschließende Voravisirung der Wagen große Vortheile erzielt werden.

4., Erste Expeditoren-Prüfung am 2. bis 4. Mai 1895.

I. Ein Reisender, welcher sich im Besitze der tarifmäßigen Fahrkarten für sich und ein neunjähriges Kind zur Fahrt mit Personenzug II. Klasse von Dachau nach Nürnberg C.-B. befindet, wünscht ab Ingolstadt C.-B. mit Schnellzug I. Klasse weiterzureisen und ersucht den Stationsbeamten in Pfaffenhofen um Vorausbestellung der ab Ingolstadt erforderlichen Zusatzfahrkarten für sich und das Kind;

a) unter welchen Voraussetzungen und gegen Erlag welcher Gebühr hat der Stationsbeamte in Pfaffenhofen dem Ersuchen um Vorausbestellung der Fahrkarten in Ingolstadt C.-B. stattzugeben?

b) welche Zusatzfahrkarten hat der Reisende in Ingolstadt zur Fortsetzung der Reise mit Schnellzug I. Klasse für sich und das Kind nachzulösen?

II. In welcher Weise ist im Bereiche der k. b. Staats-Eisenbahnen die Beförderung lebender Fische geregelt?

III. Der Aufgeber einer Frachtgutsendung Bier hat die Versandtstation München C.-B. in formell richtiger Weise ersucht, diese von ihm nach Nürnberg C.-B. an die Adresse des A dortselbst

aufgegebene Sendung nicht an A, sondern an B in Nürnberg abzuliefern.

Diese nachträgliche Anweisung des Absenders trifft in Nürnberg C.-B. ein, während sich das Gut nebst Frachtbrief noch im Gewahrsam der Eisenbahn befindet, der Frachtbriefadressat A aber bereits mittelst Postkarte von der Ankunft des Gutes benachrichtigt ist.

Kurz vor Ankunft der nachträglichen Anweisung des Absenders ist bei der Station Nürnberg C.-B. ein Schreiben des A eingetroffen, in welchem er ersucht, die in Frage stehende für ihn angekommene Sendung nicht an ihn, sondern an C in Nürnberg unter Aushändigung des Frachtbriefes und Einziehung der Fracht abzuliefern.

An wen hat die Station Nürnberg die Sendung abzuliefern? Die Antwort ist zu begründen.

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ad I.

a) Die Vorausbestellung ist nur zulässig, wenn der Aufenthalt des Reisenden auf der Zwischenstation, in welcher er auf einen andern Zug übergehen will, unter einer Stunde beträgt, ferner wenn die Bestellung so rechtzeitig erfolgt, daß die Ausführung auf der Zwischenstation möglich ist (dieß ist bei der Strecke Pfaffenhofen—Ingolstadt C.-B. bei einer Fahrzeit von circa einer Stunde jedenfalls ausführbar), endlich, wenn nicht eine Zugverspätung vorliegt, welche den Uebergang auf den Anschlußzug ausschließt. B.-O. Heft A. § 13 u. 14 Allg. Abf.-Vorschr. § 5 Nachtrag I.

Der Reisende hat eine Gebühr von 25 Pfg. zu entrichten.

b) Nachzulösen ist für den Reisenden eine Karte III. Klasse Personenzug und eine Schnellzugsergänzungskarte Ingolstadt C.-B.—Nürnberg C.-B. und für das Kind eine halbe Karte II. Klasse Personenzug Ingolstadt C.-B.—Nürnberg C.-B.

Ad II.

Lebende Fische werden als Frachtgut nach der allgemeinen Stückgutklasse, bei Wagenladungen nach der allgemeinen Wagenladungsklasse mit besonders bestimmten Personen- und Eilgüterzügen befördert. Bei Aufgabe als Eilgut erfolgt die Beförderung mit Schnellzügen zu Eilgutfrachtsätzen. — Bei Beförderungen von lebenden Fischen in Wasser sind, wenn die vorbezeichneten Vergünstigungen in Anspruch genommen werden wollen, folgende Bedingungen vorausgesetzt: Die Gefäße müssen geaicht oder gestempelt sein, und erfolgt die Frachtberechnung auf Grund des Aichmaßes mit 1 kg pro Liter ohne Rücksicht auf den Inhalt. Wenn ausnahmsweise ungeaichte Gefäße zugelassen werden, wird das wirkliche Bruttogewicht der Frachtberechnung zu Grunde gelegt, darf aber 25 kg pro Allgem. Tarifvorschr. nebst Güterklassifikat. §§ 35—36.

Gefäß nicht überschreiten. Bei Frachtgut darf der Rauminhalt der Gefäße nicht mehr als 500 Liter, bei Eilgut nicht mehr als 150 Liter betragen Die Kübel müssen gegen Ausspritzen des Wassers und unbefugtes Oeffnen gesichert sein. Die letzteren Beschränkungen finden bei Sendungen im Gewicht von mindestens 1500 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht keine Anwendung.

Zu diesen Sendungen wird ein Begleiter zugelassen, welcher bei reinen Güterzügen in dem betreffenden Güterwagen Platz zu nehmen hat und ein Fahrgeld von 2 Pfg. für das Tarifkilometer zu entrichten hat; bei Zügen mit Personenbeförderung kann der Begleiter im Personenwagen mit der der benutzten Wagenklasse entsprechenden Fahrkarte oder aber mit einem Billete der im Zuge befindlichen, niedrigsten Wagenklasse in dem betreffenden Güter- oder Gepäckwagen Platz nehmen.

Ad III.

Allg. Abf.-Vorschr. §§ 46 u. 52. Ziffer 1 u. 13. V.-O. Heft C. §§ 64 u. 66.

Die Station Nürnberg C.-B. hat das Gut an B in Nürnberg auszuliefern.

Begründung: Das Verfügungsrecht des Absenders besteht insolange, als der Empfänger nicht in den Frachtvertrag eingetreten ist. Dieß geschieht erst nach Aushändigung des Frachtbriefes an den Empfänger, gegen Bezahlung der im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge, oder wenn der Empfänger gegen die Eisenbahn auf Uebergabe des Gutes und des Frachtbriefes geklagt hat. Letzteres kommt hier nicht in Betracht. Die Avisirung steht der Aushändigung des Frachtbriefes nicht gleich*). Kraft ausdrücklicher Vorschrift des § 64 Abs. 4 der Verkehrsordnung erlischt das Verfügungsrecht des Absenders mit dem Zeitpunkte der Uebergabe des Frachtbriefes an den Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte. Von diesem Zeitpunkte an hat die Eisenbahn nur mehr die Anweisungen des Empfängers zu beachten.

Im gegebenen Falle war daher nur der Aufgeber verfügungsberechtigt, und durfte die Station Nürnberg C.-B. bei Vermeidung der Haftung die Anweisung des Empfängers nicht berücksichtigen.

---

*) Daß hiedurch der Empfänger noch nicht in das Frachtvertragsverhältniß mit der Eisenbahn tritt, ist schon aus dem Umstand zu ersehen, daß dem Empfänger ja noch die Annahmeverweigerung der Sendung freisteht und daß noch nicht einmal sicher ist, ob die Person des auf dem Frachtbriefe bezeichneten Empfängers thatsächlich existirt.

5., Erste Expeditoren-Prüfung am 10. bis 12. Sept. 1895.

I. Welches sind die wesentlichsten Bestimmungen über die im inneren bayerischen Verkehre zur Ausgabe gelangenden „allgemeinen Zeitkarten" und „Fahrscheinbücher für 30 Fahrten" (hinsichtlich des Umfanges der Fahrberechtigung, Dauer der Benützbarkeit, Uebertragbarkeit der Fahrtausweise, Benützbarkeit zur Fahrt über andere Strecken, Preisberechnung u. s. w.)?

II. Eine von X. am 3. September 1895 in München C.-B. an die Adresse des H. in Würzburg als Frachtgut aufgegebene Wagenladung Bier ist noch am gleichen Tage Nachmittags 1 Uhr von München abgerollt.

Zwei Stunden nach Abgang des Wagens erscheint der Aufgeber X. bei der k. Hauptgüterexpedition München C.-B. und ersucht, fragliche Sendung nicht an H. in Würzburg, sondern an N. in Nürnberg abzuliefern und die bis dahin nachnahmefreie Sendung zugleich mit einer Nachnahme von 100 Mk. zu belasten. Ein Frachtbriefduplikat behauptet X. nicht zu haben.

1. Hat die Versandtstation dem Ersuchen des X. stattzugeben? Bejahendenfalls

2. welche schriftlichen Erklärungen sind von X. zu verlangen?

3. Was hat mit diesen Erklärungen zu geschehen?

4. Wie ist die Fracht zu berechnen, wenn die Sendung zur Ausführung der Anweisung des Absenders in Ingolstadt C.-B. angehalten wird?

5. Welche sonstigen Gebühren ist die Eisenbahn für die Durchführung der nachträglichen Anweisung des Absenders zu erheben berechtigt?

III. Welche besonderen Grundsätze bestehen innerhalb der Eisenbahnen Deutschlands hinsichtlich der Berechnung der Fracht für „sperrige Güter" und für „gebrauchte Emballagen"?

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ad I.

Die allgemeinen Zeitkarten und Fahrscheinbücher für 30 Fahrten gewähren Fahrpreisermäßigung. V.-O. § 11 II Heft A A. u. C.

1. Umfang der Fahrberechtigung.

a) Die Zeitkarten berechtigen zur beliebigen Fahrt auf den darin angegebenen Bahnstrecken mit allen fahrplanmäßigen Zügen, welche die betreffende Klasse führen und an der betreffenden Station halten, sie werden nicht für bestimmte Gattungen von Zügen ausgefertigt, sondern gelten für alle Züge.

b) Die Fahrscheinbücher enthalten 30 Fahrscheine, welche zu 30 einmaligen Fahrten in beliebiger Richtung auf der Strecke

berechtigen, auf welche das Fahrscheinbuch lautet. Die Fahrscheinbücher werden für bestimmte Zugsgattungen und Wagenklassen ausgefertigt.

2. Dauer der Benützbarkeit.

a) Zeitkarten, 1—12 volle Monate.

b) Fahrscheinbücher 1 Jahr, gerechnet vom Tage der Ausstellung.

3. Uebertragbarkeit.

a) Zeitkarten sind nicht übertragbar.

b) Fahrscheinbücher sind benützbar für die darauf angegebenen Personen, deren Familienangehörige, die mit ihr in häuslicher Gemeinschaft zusammenlebenden sonstigen Personen, Dienstboten und Geschäftspersonal, einzeln oder für mehrere Personen zugleich zu benützen.

4. Benützbarkeit zur Fahrt über andere Strecken.

a) Zeitkarten. Wenn mehrere Verbindungsstrecken zwischen den beiden Endstationen bestehen, so können die verschiedenen Strecken benutzt werden, wenn für die längste gezahlt ist.

b) Fahrscheinbücher. Die einzelnen Fahrscheine werden wie Fahrkarten betrachtet und gelten die hiefür getroffenen Bestimmungen. (Siehe oben, S. 67, 68 u. D.-B. 41/1895, abgedruckt im Erg.-Bd. I, S. 100 u. ff.)

5. Preisberechnung.

a) Zeitkarten haben einen eigenen Tarif, welcher für 1—12 Monate in den 3 Wagenklassen festgesetzt ist.

b) Der Preis für Fahrscheinbücher ist der 20fache Betrag einer einfachen Fahrkarte für die betreffende Strecke, Klasse und Zugsgattung.

6. Rückvergütung bei nicht vollständiger Ausnützung.

a) Zeitkarten. Bei länger als 24stündiger Verkehrsunterbrechung wird dem Inhaber ein der Anzahl der Tage entsprechender Preis zurückerstattet. Ist der Inhaber der Zeitkarte an der Ausnützung derselben durch Krankheit ꝛc. gehindert, so wird ein entsprechender Nachlaß gewährt.

b) Für unbenützte oder nicht ganz benützte Fahrscheinbücher wird keine Entschädigung geleistet.

7. Bestellung.

a) Bei Zeitkarten, spätestens 5 Tage vor Beginn der Geltungszeit bei der Station, auf welcher die Karte in Empfang genommen werden soll, unter Benützung der vorgeschriebenen Bestellscheine.

b) Fahrscheinbücher liegen an manchen Stationen gedruckt auf (für bestimmte Strecken), andernfalls werden sie spätestens innerhalb 5 Tagen nach der Bestellung abgegeben.

8. Behandlung der ausgenützten Karten.

a) Die Zeitkarten müssen spätestens am zweiten Tage nach Ablauf ihrer Giltigkeit an diejenige Station, durch welche sie bezogen wurden, zurückgeliefert werden, worauf die von dem Besitzer derselben seinerzeit bei Empfangnahme hinterlegte Sicherheit von 5 Mk. an denselben zurückbezahlt wird. Bei verspäteter Ablieferung verfällt die Kaution.

b) Ausgenützte Fahrscheinbücher oder solche, deren Giltigkeit abgelaufen ist, werden vom Kondukteur eingezogen.

9. Verlust.

a) Bei Zeitkarten hat der Inhaber sofort bei der seinerzeitigen Ausgabestelle Anzeige zu machen und erhält gegen Zahlung von 1 Mk. eine neue Karte ausgestellt.

b) Für verlorene Fahrscheinbücher wird ein Ersatz nicht geleistet.

Ad II.

1. Die Station München C.-B. hat dem Ersuchen des X. stattzugeben.

Allg. Abf.-Vorschr. §§ 38 u. 46 Nachtrag I, sowie V.-O. §§ 62 u. 64. Heft C

2. Die Erklärung, betreffend die Beförderung des Gutes an eine andere Station und Aushändigung desselben an einen anderen Empfänger, sowie die Erklärung wegen der nachträglichen Nachnahmebelastung ist vom Absender schriftlich und mit Unterschrift versehen einzureichen. Hiezu sind in der Regel die in der Anlage F und G der V.-O. bezeichneten Formulare abzugeben; jedoch sind auch auf Privatrechnung gedruckte Anweisungen gleichen Wortlauts zulässig. (D.-B. Nr. 7. 1894.)

3. Die Erklärung des Absenders nach Anlage F der V.-O., nachträgliche Anweisung, ist unter Angabe der Kartirungsdaten in Urschrift nach Ingolstadt C.-B. zu senden. Die Erklärung wegen der Nachnahmebelastung bleibt bei der Versandtstation.

4. Es wird folgende Fracht berechnet: München C.-B.— Ingolstadt C.-B. und Ingolstadt C.-B.—Nürnberg C.-B. Die ursprüngliche Kartirung und Frachtberechnung ist auf Ingolstadt C.-B. abzuändern und von letzterer Kartirung und Frachtberechnung auf Nürnberg C.-B. unter provisionsfreier Nachnahme der Vorfracht vorzunehmen.

5. Wegen der nachträglichen Anweisung ist vom Absender das Reugeld zu verlangen, welches im Nebengebührentarif festgesetzt ist und pro 100 kg 20 Pfg. beträgt, jedoch die Hälfte der Fracht für die vom Gute noch nicht durchlaufene Strecke nicht überschreiten darf. Ferner sind zu erheben die Kosten der Uebermittelung der nachträglichen Anweisung und Nachnahmebelastung an die Unterwegsstation (in der Regel sind nachträgliche An-

weisungen durch Dienstschreiben zu bewirken, sofern nicht die Beförderung durch die Post schneller erfolgt. Es kann jedoch auf Verlangen und Kosten des Absenders telegraphische Anweisung bewirkt werden), endlich ist vom Absender, falls die Formulare F und G benützt wurden, die im Nebengebührentarif festgesetzte Gebühr von je 1 Pfg. für das Formular zu erheben.

Ad III.

Deutsch. Eisenbahngütertarif, Allg. Tarifvorschr. §§ 18—20, 23—27, bezw. Nachtrag 1 §§ 19—21, 24—28.

Sperrige Güter werden bei Aufgabe als Stückgut (Eil- oder Frachtgut) unter Frachtberechnung für das um 50 % erhöhte und alsdann abgerundete Gewicht (mindestens 30 kg) befördert.

Bei theils sperrigen und theils nicht sperrigen Gütern wird nur das Gewicht des sperrigen Theiles um 50 % erhöht (zusammen mindestens 30 kg).

Ist bei Gütern ein Theil als sperrig zu behandeln, der andere Theil dagegen nach dem Spezialtarif für bestimmte Stückgüter, so werden die Frachten getrennt berechnet (mindestens 20 kg sperrig und 10 kg übriges Gut).

Gehören gebrauchte sperrige Güter zu einer Stückgutsendung Umzugsgut, so erfolgt keine Frachterhöhung.

Gebrauchte, leere Emballagen werden, wenn sie in gedeckt gebauten Wagen durch die Seitenthüren verladen werden können und als Frachtstückgut aufgegeben werden, nach den Sätzen der allgemeinen Stückgutklasse für 50 % des wirklichen Gewichtes (mindestens 20 kg) berechnet.

Bei gebrauchten leeren Glas- und Thonballons, Stück- und Fuderfässern (mindestens 8 hl) kann die obige Gewichtsberechnung (50 %) in Ansatz kommen, wenn mindestens 1000 kg auf jeden Wagen sich berechnet und die Beförderung der Ballons als sperriges Gut und der Fässer als einfaches Gut nicht billiger zu stehen kommt.

Bei Versendungen von leeren Bierfässern in besonders eingerichteten Wagen, welche nach der Bestimmungsstation der leeren Fässer zurückgehen, wird die Fracht für das wirkliche Gewicht der Fässer, mindestens jedoch für 1000 kg pro Wagen nach Specialtarif III berechnet, wenn nicht die Frachtberechnung als Emballage (halbes Gewicht) eine billigere Fracht ergibt.

Gebrauchte Emballagen und sperrige Güter sind in der V.-O. erschöpfend aufgezählt.

6., Erste Expeditoren-Prüfung am 17. bis 19. Dez. 1895.

I. Welche Bestimmungen bestehen im Bereiche der k. b. Staats-Eisenbahnen hinsichtlich der Verausgabung und Benützung der „Arbeiterwochenkarten“ und „Arbeiterrückfahrkarten“?

II. Der Getreidehändler Z, wohnhaft in München, gibt am 15. Dez. 1895 in Regensburg mit 4 Frachtbriefen 4 Wagenladungen Weizen — Wagen G. Nr. 31000, 32000, 33000 und 34000 — unfrankirt an seine eigene Adresse, lautend „Getreidehändler Z aus München“, nach Schwandorf auf.

Gleichzeitig mit der Ankunft der Sendungen in Schwandorf trifft bei der Güterexpedition dortselbst mit Post ein Schreiben des Absenders Z aus München ein, in welchem Z unter gehöriger Legitimirung seiner Person und unter Uebersendung eines neuen Frachtbriefes zur Sendung des Wagens 34000, worin D in Schwandorf als Frachtbriefadressat bezeichnet ist, das Ersuchen stellt,

1. die Ladung des Wagens 31000 an A in Schwandorf unter Einziehung der Fracht abzuliefern, ihm aber den Frachtbrief nach München zurückzusenden,

2. die Ladung des Wagens 32000 an seine eigene Adresse nach Regensburg zurückzusenden,

3. die Ladung des Wagens 33000 an die Adresse des B nach Amberg weiterzusenden,

4. die Ladung des Wagens 34000 mit dem — dem Schreiben beigegebenen — neuen Frachtbriefe an D in Schwandorf unter Einziehung der Fracht 2c. 2c. abzuliefern, ihm selbst aber den ursprünglichen Frachtbrief nach München zurückzusenden.

Wie hat die k. Güterexpedition Schwandorf mit jeder der 4 Sendungen zu verfahren?

Die Antworten sind zu begründen.

III. In welchen Fällen ist eine bayerische Station

a) Lagergeld

b) Platzgeld

zu erheben berechtigt, und wie hoch berechnen sich die Gebühren hiefür?

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ad I.

Gemeinsame Bestimmungen für beide Gattungen.

Die Ausgabe erfolgt auf Verlangen für alle Stationsverbindungen. Da, wo das Bedürfniß vorhanden ist, d. h. entsprechender Absatz stattfindet, liegen gedruckte Fahrkarten auf, da, wo dieß nicht zutrifft, werden Blankokarten abgegeben.

Beide Gattungen von Arbeiterkarten haben nur Giltigkeit zu den vor 9 Uhr Morgens, und — in den Wintermonaten November,

Dezember, Januar und Februar nach 4 Uhr — in den übrigen Monaten nach 5 Uhr Nachmittags verkehrenden Züge mit Ausschluß der Schnellzüge.

Die Grundtaxe ist 1 Pfg. pro Kilometer.

Bestimmungen für Arbeiterwochenkarten.

Solche werden für 6 Wochentage entweder zu einer täglichen Hin- und Rückfahrt oder zu einer täglichen einmaligen Fahrt zwischen Wohnort und Arbeitsstelle ausgefertigt. Die Ausgabe kann an jedem beliebigen Tage erfolgen.

Die Benutzung ist ausgeschlossen an den Sonntagen, sowie an Neujahr, Ostermontag, Christi Himmelfahrt, Pfingstmontag, Christtag und Stephanstag.

Bestimmungen für Arbeiterrückfahrkarten.

Diese berechtigen entweder zur Fahrt vom Wohnorte nach dem Arbeitsorte am Tage nach einem Sonn- oder Festtage und zur Rückfahrt nach dem Wohnorte am Tage vor dem nächstfolgenden Sonn- oder Festtage, oder zur Fahrt vom Arbeitsorte nach dem Wohnorte am Tage vor einem Sonn- oder Festtage und zur Rückfahrt nach dem Arbeitsorte am Tage nach diesem Sonn- oder Festtage.

Dabei sind folgende Ausnahmen zulässig:

1. Jenen Arbeitern, welche bei Benützung des ersten Zuges am Tage nach einem Sonn- oder Festtage zu spät auf der Arbeitsstelle eintreffen würden, kann vom k. Oberbahnamte die Fahrt am Abende des Sonn- oder Festtages gestattet werden.

2. Bergleute und sonstige Arbeiter, die den Nachweis erbringen, daß der Beginn und Schluß ihrer Arbeitsschichten nicht mit dem Wochenanfang und Schluß zusammenfällt, erhalten mit Genehmigung des Oberbahnamtes auch Arbeiter-Rückfahrkarten zur Benützung an andern Tagen.

3. Die Abgabe von Arbeiter-Rückfahrkarten an Hausgewerbetreibende ist überhaupt nicht an bestimmte Tage gebunden, auch besteht für diese eine Beschränkung auf gewisse Tageszeiten nicht;

die Rückfahrt muß jedoch spätestens am Tage nach der Hinfahrt ausgeführt werden. Die Zahl der Fahrten in der Woche richtet sich nach den für das betreffende Gewerbe üblichen Ablieferungsfristen und wird von den k. Oberbahnämtern für die einzelnen Stationen nach Bedarf festgesetzt.

Im Allgemeinen ist zu erwähnen, daß sowohl bei der Abgabe als auch bei der Kontrole der Arbeiterkarten mit besonderer Genauigkeit vorzugehen ist, namentlich sind Seitens der Schalterbeamten die Ausweise mit der größten Gewissenhaftigkeit zu prüfen, denn die Erfahrung hat gezeigt, daß gerade mit dieser für die Arbeiter so wohlthätigen Einrichtung großer Mißbrauch getrieben wird. Es

kommt nicht selten vor, daß Personen, die keinen Anspruch auf Verabfolgung derartiger Karten haben, sich mit Arbeitern in's Benehmen setzen, um mit deren Ausweisen Arbeiterkarten zu erlangen. Zur Hintanhaltung solcher Unterschleife haben einzelne Oberbahnämter angeordnet, daß der Ausgabetag von dem Schalterbeamten kurz handschriftlich auf der Rückseite des Berechtigungsausweises vorzumerken sei, und zwar in chronologisch horizontaler Linie.

Ad II.

§ 53 Ziff. 13 des Nachtr. I zu den allg. Abf.-Vorschr.

1. Nachdem Z zugleich Empfänger ist und seine Legitimation zu Zweifeln keinen Anlaß gibt, nachdem ferner gemäß Zus.-Best. XII zu § 52 der allgem. Abf.-Vorschr. auf die Verfügungen des gehörig legitimirten Empfängers nicht die in § 64 der B.-O. für die nachträglichen Anweisungen des Absenders geltenden Vorschriften Anwendung finden, so ist dem Ersuchen sub Ziff. 1 zu entsprechen. Die Empfangsabfertigungsstelle hat dem vom Empfänger bezeichneten Dritten — A in Schwandorf — eine quittirte Rechnung über die Gesammtkosten zu übergeben, das Ueberweisungsschreiben des Z aber zurückzubehalten. Der als empfangsberechtigt bezeichnete A hat über die Empfangnahme des Gutes Quittung zu leisten. Lehnt er die Annahme des Gutes oder die Frachtzahlung ab, so ist auf Z als ursprünglichen Empfänger zurückzugehen.

Die Zurücksendung des Frachtbriefes an Z erfolgt als portopflichtige Dienstsache.

§ 46 Abs. 2, 4 u. 5, § 52 Ziff. 14 d. allg. Abf.-Vorschr.

2. Dem Antrag sub Ziff. 2 ist nicht stattzugeben, denn als Absender hätte Z diese Verfügung nur in der in § 64 der B.-O. vorgeschriebenen Form, als Empfänger aber nur unter gleichzeitiger Uebersendung der Fracht und eines neuen Frachtbriefes ertheilen können. Z ist hierauf Seitens der Station Schwandorf aufmerksam zu machen.

3. Es ist in gleicher Weise wie sub Ziff. 2 zu verfahren.

§ 52 Ziff. 15 der allg. Abf.-Vorschr.; § 46 Ziff. 5 der allg. Abf.-Vorschr.

4. Dem Antrage ist nicht zu entsprechen. Z kann als Empfänger zwar einen Dritten, der für ihn das Gut in Empfang nehmen und die Fracht bezahlen soll, bezeichnen — wie dieß sub Nr. 1 der Fall —, aber er hat nicht das Recht, einen anderen Frachtbrief an die Stelle des ursprünglichen zu substituiren, in welchem ein Dritter — hier D — als Frachtbriefadressat bezeichnet ist. Durch diese Manipulation würde der ursprüngliche Frachtvertrag in einem wesentlichen Punkte geändert, zu welcher Aenderung der Empfänger, der noch gar nicht in den Frachtvertrag eingetreten ist, nicht legitimirt ist. In seiner Eigenschaft als Absender aber könnte Z diese Aenderung bloß unter Beobachtung der Formenvorschriften des § 64 der B.-O. beantragen, jedoch auch dann nur unter der Voraussetzung, daß der Ort der Ausstellung des neuen

Frachtbriefes nicht geändert würde. Z ist auch hierauf seitens der Station Schwandorf aufmerksam zu machen.

Ad III.

Lagergeld ist zu erheben:

§ 56 der V.-O. a) bei der Aufgabe des Gutes.

(Hierunter ist nur Stückgut verstanden, da laut Zus.-Best. IV zu § 36 der allgem. Abf.-Vorschr. die Benützung der Güterhallen zum Ein- und Ausladen von Wagenladungsgütern oder zum Ansammeln von solchen grundsätzlich untersagt ist.)

Bei einer nach und nach stattfindenden Auflieferung der mit demselben Frachtbriefe aufgegebenen Sendung, soferne die Auflieferung durch den Absender über 24 Stunden verzögert wird; oder wenn Güter mit unvollständigem oder unrichtigem Frachtbriefe geliefert sind und die Berichtigung nicht binnen 24 Stunden nach der Beanstandung erfolgt.

b) bei der Ankunft des Gutes.

Wenn das Gut nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit nicht abgenommen wird.

Wann diese bei den einzelnen Gattungen endigt, besagt § 52 Ziff. 3 der allgem. Abf.-Vorschr.

Eine Ausnahme bezüglich der Erhebung des Lagergeldes besteht für die nicht am Stationsort wohnenden Empfänger, indem bei diesen von Einhebung des Lagergeldes für Stückgut dann Umgang genommen werden kann, wenn eine Ueberfüllung der Güterhalle nicht zu befürchten ist und mit dieser Begünstigung kein Mißbrauch getrieben wird.

§ 34 Ziff. 1 h der Friedenstransportordg.

Lagergeld ist ferner einzuheben für nicht rechtzeitig abgenommenes Militärgut.

Neben-gebührentarif Heft C S. 137.

An Lagergeld wird erhoben:

a) wenn das Gut in bedeckten Räumen lagert, für 1 Tag und 100 kg = ... 10 ₰

b) wenn dasselbe im Freien lagert, für 1 Tag und 100 kg = ... 04 ₰

Platzgeld.

Die Lagerung von Holz und anderen Rohmaterialien auf den Bahnhöfen im Freien kann, soweit hierzu Raum verfügbar ist, zum Zweck der Ansammlung zu Wagenladungen oder zu vorübergehender Niederlegung nach der Entladung mit besonderer Genehmigung gestattet werden.

Das Platzgeld beträgt für 1 qm und 10 Tage = 2 ₰.

Die weiteren Ausführungen siehe Nebengebührentarif des Heftes C Seite 137.

Ferner: Verordn.-Bl. Nr. 64 v. J. 1885 und Nr. 16 v. J. 1886, siehe auch H.-B. Th. III, Th. II S. 89 u. ff.

7., Erste Expeditoren-Prüfung am 5. bis 7. Mai 1896.

I. Welche Ansprüche stehen im Bereiche der k. b. Staatseisenbahnen bezüglich Weiterbeförderung oder Fahrgeld-Rückzahlung dem Reisenden zu, welcher in Folge Zugverspätung den Anschluß an einen anderen Zug versäumt?

Wie hat die Station zu verfahren, welche Reisende bei Anschlußversäumnissen in Folge Zugverspätung auf eine Hilfsstrecke verweist?

II. Welche Maßnahmen sind Seitens einer bayerischen Unterwegsstation zu treffen,

1. wenn dortselbst die Verletzung eines Zollverschlusses an einem Güterwagen wahrgenommen wird?

2. wenn dortselbst wegen Wagenbeschädigung die Umladung einer unter Zollverschluß stehenden Wagenladungssendung erforderlich wird?

III. Welche Bestimmungen bestehen im Bereiche der k. b. Staatseisenbahnen für die Beförderung und Abfertigung von Milchbuttersendungen, sowie Obstsendungen?

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ad I.

Nach den Bestimmungen der V.-O. begründen verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge im Allgemeinen keinen Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltung. Auf diese Bestimmung kann sich aber die Eisenbahn dann nicht berufen, wenn die Verspätung durch ihrer Leute Verschulden (Absicht) herbeigeführt wurde. § 26 der V.-O. Heft A.

Wird jedoch in Folge einer Zugsverspätung der Anschluß an einen andern Zug versäumt, so wird ein auf ein bestimmtes Maß beschränkter Schadenersatz zugelassen, wenn folgende vier Voraussetzungen erfüllt sind:

1. durch die Verspätung eines Zuges muß der Anschluß an einen andern Zug versäumt sein;

2. berechtigt ist nur der mit durchgehender Fahrkarte versehene Reisende;

3. derselbe muß mit dem nächsten zurückfahrenden Zuge ununterbrochen zur Abgangsstation zurückgekehrt sein.

4. Er hat seinen Anspruch unter Vorlegung seiner Fahrkarte sogleich nach Ankunft des verspäteten Zuges dem Stationsvorstand,

sowie nach Rückkehr zur Abgangsstation dem Vorsteher der letzteren anzumelden.

Sind diese vier Voraussetzungen sämmtlich erfüllt, so wird der bezahlte Preis für die Hinreise, sowie der Preis für die Rückreise in der auf der ersteren benutzten Wagenklasse erstattet. Ein weitergehender Ersatz wird auch in diesem Falle nicht geleistet.

Denjenigen Reisenden, welche nicht zur Abgangsstation zurückkehren wollen, muß die Eisenbahn Gelegenheit zur Weiterreise geben und zwar:

1. entweder über eine Hilfsstrecke (ohne Nachzahlung),
2. auf dem Wege der direkten Fahrkarte, wenn sich auf diesem günstigere Gelegenheit bietet.

Im letzteren Falle kann der Reisende sogar einen Zug benützen, für welchen tarifmäßig höhere Preise gelten.

Nach Ueberholung desjenigen Zuges, an welchen der Anschluß versäumt war, haben die betreffenden Reisenden auf den letzteren überzugehen.

Die Benützung von Luxuszügen ist ausgeschlossen.

D.-V. Nr. 33 v. J. 1896 u. H.-V. Th. III [II] Seite 239, sowie Erg.-Bd. S. 208 u. 209.

Die Ablenkungsstation führt über die Beförderung von Reisenden und Gepäckstücken über eine Hilfsstrecke ein Verzeichniß nach dem dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebs-Reglement als Anlage A beigefügten Muster und legt solches am Schlusse des Monats der Verkehrskontrole vor.

Ad II.

Siehe auch H.-V. Th. I S. 282, Th. III [II] S. 272 u. Erg.-Bd. 1 S. 141, 143 u. 146.

§ 27 des Regulativs über die zollamtliche Behandlung des Güter- und Effektentransportes auf den Eisenbahnen besagt:

Wird der Verschluß unterwegs durch zufällige Umstände verletzt, so kann der Zugführer bei dem nächsten zur Verschlußanlage befugten Amte auf genaue Untersuchung des Thatbestandes, Revision der Waaren und neuen Verschluß antragen 2c.

Nachdem nunmehr die gesammten im Stations- und Expeditionsdienste verwendeten pragmatischen und statusmäßigen Beamten auf das Zollinteresse verpflichtet sind, kann auch von jeder Station — wenn selbe mit Beamtenpersonal besetzt ist — neuer Verschluß ohne Zuziehung von Zollbeamten angelegt werden.

Demgemäß wird also im vorliegenden Falle zunächst nach § 5 Abs. 1 der Dienstanweisung über den Verschluß von Wagen mittelst Bahnplomben zu verfahren sein; d. h. der Beamte, welchem Mittheilung von der Verletzung gemacht wurde, hat unter Zuziehung des Packmeisters den Wagen, soweit erforderlich, unter neuen Verschluß zu setzen und darüber, daß, wo und wann solches geschehen, auf der Fracht- bezw. Umschlagkarte, Zollbegleitpapieren 2c einen von ihm und dem Packmeister zu unterzeichnenden Vermerk zu

machen; die Sendung selbst ist im Zuge zu belassen. Befindet sich jedoch am Orte ein Zollamt, so ist dieses zu verständigen.

Wird wegen Wagenbeschädigung die Umladung einer unter Zollverschluß stehenden Wagenladungssendung nothwendig, so ist, wenn sich am Orte der Umladung ein Zollamt befindet, dieses hievon in Kenntniß zu setzen und wird dann die Ueberwachung der Umladung nach wie vor durch Beamte der Zollverwaltung stattfinden. Da, wo dieß nicht der Fall ist, hat die Umladung des Gutes eisenbahnseitig ohne Mitwirkung von Zollbeamten stattzufinden.

Hiebei ist Folgendes zu beachten:

Der Beamte hat bei der Umladung ununterbrochen zugegen zu sein. Die Zolltaschen bezw. Umschläge hat er während der Dauer der Oeffnung unter strenger persönlicher Obhut zu halten und sie nach Zurückpackung der entnommenen Schlüssel und Begleitpapiere mit dem Dienstsiegel wieder zu verschließen. Die Begleitpapiere sind von ihm persönlich zu bescheinigen.

Bei den mit Ladungsverzeichnissen abgefertigten Sendungen ist

a) die erfolgte Umladung unter Angabe der Zahl, Art und Zeichnung der betreffenden Kolli und Wagen auf dem Ladungsverzeichniß,

b) die Abnahme und Wiederanlegung des Verschlusses, sowie die erfolgte Umladung unter Bezeichnung der Wagen, Bestätigung der Unverletztheit des ursprünglichen Verschlusses und Angabe der Art und des Umfanges (bei Bahnplomben: Zahl, Nummer, Datum und Station) des neuangelegten Verschlusses auf dem Begleitzettel zu bescheinigen.

Bei Zollbegleitschein-Sendungen ist im Zollbegleitschein zu vermerken:

a) ob der ursprüngliche Verschluß unverletzt befunden worden ist,

b) ob, bezw. daß bei der Umladung eine Vergleichung der einzelnen Kolli nach Zeichen, Nummer und Verpackungsart mit den im Begleitschein enthaltenen Angaben stattgefunden hat und ob, bezw. inwieferne Abweichungen ermittelt worden sind.

c) Art und Umfang des neuangelegten Verschlusses (bei Bahnplomben: Station, Zahl, Nummer und Datum der Bleie).

Sämmtliche Bescheinigungen sind von dem die Umladung überwachenden Beamten unter Ersichtlichmachung seiner Dienstesstellung und mit dem Beisatze: „verpflichtet auf das Zollinteresse" zu unterzeichnen.

Ad III.

Die Beantwortung dieser Frage ist den allgemeinen Tarifvorschriften auf Seite 14 des Nachtrages II zu Heft C der V.-O. zu entnehmen.

IV.

Aufgaben aus dem finanziellen Dienst.

1., Erste Expeditoren-Prüfung vom 21. bis 23. Nov. 1893.

I. Von wem ist das Stationskassabuch zu führen, welche Beträge sind in demselben zu buchen, und mit welchen Behelfen haben dieselben übereinzustimmen? Ferner, wie ist der Abschluß des Kassabuches nach Fertigstellung der Stationsrechnungen zu bethätigen, und in welcher Weise sind etwaige Ueberträge in das Kassabuch des nachfolgenden Monats zu vollziehen?

II. Welche Vorschriften bestehen hinsichtlich der Führung a) des Aufgabenachweises, b) des Verzeichnisses der abgegangenen Güterfrachtkarten, c) des Bescheinigungsbuches für Baarvorschüsse, d) des Verzeichnisses der vorgemerkten Nachnahmen?

III. Ein Münchener Gesangverein bestellt einen Sonderzug von Tutzing nach München. Die Theilnehmer sind im Besitze von 12 Fahrkarten II. Klasse und 89 Fahrkarten III. Klasse von München-C.-B. nach Starnberg und zurück. Die Rückfahrt von Tutzing mit dem Sonderzuge findet zur Nachtzeit außer den gewöhnlichen Dienststunden statt. Die Entfernung von München-C.-B. nach Starnberg beträgt 28 km, von Starnberg nach Tutzing 11 km und der Preis einer einfachen Fahrkarte I. Klasse 8 ₰ pro Kilometer, II. Klasse 5,3 ₰ pro Kilometer, III. Klasse 3,4 ₰ pro Kilometer. Welche Gebühren sind für den Sonderzug zu erheben und auf welche Weise sind dieselben zu verrechnen?

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ad I.

Das Kassabuch wird vom Vorstand der Abfertigungsstelle, oder, wenn für die Wahrnehmung der Kassageschäfte ein eigener Beamter aufgestellt ist, von diesem geführt. Bezüglich der in demselben zu buchenden Beträge wird auf die Ausführungen auf S. 315, 316 des H.-B Th. I verwiesen.

Nachdem der Abschluß eines Kassabuches von ganz besonderer Wichtigkeit ist, wurde in den Beilagen 1—3 (enthalten auf Seite 90—98) eingehend veranschaulicht, wie sich ein solcher auf einer Bahnexpedition mit Bahnmeistersitz anläßlich des Jahresschlusses ungefähr gestaltet.

Die einzelnen Vorträge, welche eine Erläuterung erheischen, sind in Beilage 1 am Rande mit fortlaufenden Nummern versehen. Die Erläuterungen selbst folgen nachstehend.

1.

Abgleichung der Revisions-Protokolle.

Die Abgleichung kann auf zweierlei Art bethätigt werden:

1. durch Transferirung.
2. durch Kürzung.

Erstere Methode ist auf S. 74 (Th. III [II]) des H.-B. eingehend behandelt. Bei der zweiten Methode werden die in der vom Oberbahnamt hinausgeschlossenen Abgleichung (Beilage 3) aufgeführten Mehrungen in Rubrik 11, die Minderungen in Rubrik 18 des Kassabuches in Abzug gebracht Sind Letztere höher als die Mehrungen, so wird der sich ergebende Differenzbetrag als Gefällslieferung in Rubrik 16 verbucht. Ein anschauliches Bild einer solchen Abgleichung gibt Ziff. 1 in Beilage 1, wobei die als Beilage 3 beigegebene Abgleichung zu Rathe zu ziehen ist.

2.

Ungefähr 4—5 Tage vor Monatsschluß ist der Kassabestand zu überprüfen und zu erwägen, ob die vorhandenen Baarmittel zur Auszahlung der Gehälter und Pensionen, zur Entlohnung der Streckenarbeiter, sowie zur Honorirung sonstiger Zahlscheine, welche allenfalls vorliegen oder zu erwarten sind, ausreichen. Zahlstellen mit Bahnmeistersitzen haben namentlich auf die Zahlungsberechnungen der verschiedenen Handwerksmeister Bedacht zu nehmen. Erweisen sich die vorhandenen Baarmittel als unzulänglich, so ist Vorschuß zu erholen. Dieser ist mit Bericht zu erbitten, welchem Quittung beizulegen ist. Auf Letzterer kann der Bedarf kurz nachgewiesen werden. Z. B.:

Bedarfs-Nachweis:

Einnahmen	11,059 M.	— ₰
Ausgaben	10,052 M.	55 ₰
Daher Mehreinnahme	106 M.	45 ₰

Benöthigt sind:

a)	Zur Entlohnung der Stationsbediensteten . . .	1045 M.
b)	„ „ „ Bahn- und Wechselwärter . .	1230 M.
c)	„ „ „ Streckenarbeiter	1300 M.
	Sa.	3675 M.

Im gegebenen Falle waren 3500 M.*) nothwendig, welche am 31. eintreffen und sofort in Rubrik 11 vereinnahmt werden.

Wegen Abrechnung siehe Ziffer 7.

3.

Mit Ablauf des Monats ergibt sich nun für die Rubrik 11 ein Anfall von 3517 M. 94 ₰. In Beilage 2 ist ersichtlich, woraus sich dieser zusammensetzt; nämlich:

1. Revisions-Ersätze .	— M.	85 ₰
2. Kassa-Ueberschüsse	11 M.	09 ₰
3. Vorschüsse . . .	3500 M.	— ₰
4. Zusatzkarten . .	6 M.	— ₰
	3517 M.	94 ₰

Die Beträge unter 2 und 4 sind ehethunlichst abzuführen.

Mit Abführung der Kassa-Ueberschüsse kann vorerst bis zum Abschluß der Rechnungen zugewartet werden, da eine Aufklärung dieser Beträge bis dahin immer noch möglich ist.

Der Rückersatz des Vorschusses hat so rasch als möglich zu erfolgen. In welcher Weise dieß geschieht, ist unter Nr. 7 ersichtlich gemacht.

4.

Wegen Abführung der Einnahmen aus Zusatzkarten wird auf Ziff. 4 des § 46 der Vorschr. ü. K.- u. Buchf. verwiesen.

5.

Nachdem nach den Bestimmungen des D.-B. Nr. 75/1896 dem Personale ein Antheil an den Signirgebühren nicht mehr zukommt, entfällt diese Position.

---

*) Es wird nicht der rechnungsmäßige Minderbetrag, sondern eine runde Summe als Vorschuß erhoben.

6.

Gemäß G.-D.-E. Nr. 4731 vom 26. Januar 1877 sind bei Gewährung von Frachtkrediten die im Laufe eines Monats erlaufenden Frachten spätestens innerhalb 6 Tagen nach Ablauf dieses Monats zu berichtigen.

Bezüglich der bei Frachtenacontirungen weiter zu beachtenden Bestimmungen wird auf die Ausführungen S. 215 Th. III [Th. II] des H.-B. verwiesen.

7.

Bei Aufrechnung der Zahlscheine sind die Ausführungen auf S. 8 Th. III [Th. II] des H.-B. und Erg.-Band S. 68 zu beachten, wozu noch bemerkt wird, daß

1. die Zahlscheine genau nach Jahrgängen auszuscheiden sind, wofür die Angabe des Rechnungsjahres am Kopfe des Beleges maßgebend ist;

2. auf die erhaltenen Vorschüsse jeweils gesondert Abrechnung zu pflegen ist. Reichen zur Deckung des Vorschusses die Zahlscheine nicht aus, so ist der Restbetrag baar mit eigenem Lieferschein abzuführen.

Wiederholt möchte jedoch daran erinnert werden, daß bezüglich der Aufrechnung der verschiedenen Zahlscheine bei einzelnen Oberbahnämtern abweichende Termine bestehen, welche für die unterstellten Stationen in erster Linie maßgebend sind.

8.

Ungefähr am 11. des Nachmonats werden die sämmtlichen Rechnungen erstellt sein. Es sind deßhalb die sich hieraus ergebenden Summen mit den dießbezüglichen Einträgen im Kassabuch zu vergleichen. Hiebei ergibt sich im vorliegenden Falle bei den angekommenen Gütern eine Differenz von 10 *M.* Bei der in Folge dessen nothwendig werdenden nochmaligen Ueberprüfung der Tages-Einnahmen wird festgestellt, daß der vorerwähnte Differenzbetrag am 17. XII. in Folge eines Additionsfehlers bei Aufsummirung der Frachtüberweisungen zu wenig vereinnahmt wurde.

9.

Der Betrag ist deßhalb in Rubrik 18 ab- und in Rubrik 7 zuzusetzen.

10.

Der restige, nicht aufgeklärte Ueberschuß wird nun ebenfalls abgeführt.

11.

Nachdem der Abschluß nicht mehr länger verzögert werden darf, wird der noch vorliegende Frachtbrief vom abgelaufenen

Monat behufs Abgleichung in Rubrik 7 vereinnahmt, gleichzeitig aber im laufenden Monat in Rubrik 18 verausgabt.

12.

Dasselbe ist der Fall mit einer unbezahlten Nachnahme. Diese wird zunächst in Rubrik 14 des abgelaufenen Monats verausgabt, gleichzeitig aber im neuen Monat in Rubrik 9 in Einnahme gebracht.

13.

Die Ablieferungs-Restschuld ergibt sich aus der Abrechnung Formular 222. Der Betrag wird baar abgeführt.

14.

Zum Schlusse erfolgt nun die Uebertragung der durchlaufenden Posten auf das nächste Monat. Das sind einerseits die noch nicht abgeglichenen Revisions-Ersätze und Depositen, andererseits die Revisions-Guthaben und Schaltervorschüsse. Die Ersteren werden zur Abgleichung in Ausgabe, die Letzteren in Einnahme gesetzt.

Ergeben nun die Abschlußsummen von Rubrik 12 und 19 völlige Uebereinstimmung, so ist das ein Beweis von der richtigen Kassabuchführung.

(Die hiezu gehörigen Tabellen siehe S. 90—98.)

Ad II.

Die Antwort zu dieser Frage ergibt sich aus den §§ 15, 16, 17 und 18 der Vorschr. ü. K.- u. Buchf., sowie der Rechnungsstellung bei den Abfertigungsstellen.

Ad III.

Die ausführliche Beantwortung dieser Frage siehe H.-B. Th. I S. 114 u. ff. Durch die Neuauflage der V.-O. Heft A wurde eine Berichtigung dieser Lösung nothwendig, welche im Ergänzungsband I S. 41 Abs. 6 enthalten ist.

2., Erste Expeditoren-Prüfung am 16. bis 18. Mai 1894.

I. Welchen Beamten obliegt die Prüfung der Schalterablieferungsschuldigkeit, und in welcher Weise ist diese Prüfung zu bethätigen?

II. Welche Bestimmungen bestehen hinsichtlich der Anfertigung und Vorlage des Rechnungsmaterials über den Wechselgüterverkehr?

III. Gemünztes Gold im Gewichte von 4000 kg ist von Mainz nach Passau und zwar von Mainz bis Nürnberg C.-B. mit Schnellzug, von Nürnberg C.-B. bis Passau mit Personenzug mit einem Begleiter zu befördern.

Welche Gebühren sind zu erheben bei nachstehenden Entfernungen und Sätzen:

Mainz—Nürnberg C.-B.	273	km
Nürnberg C.-B.—Passau	218	„
Streckensätze für das Tonnenkilometer in Pfennigen:		
Eilgut	22	₰
Stückgut	11	„
S. T. für bestimmte Stückgüter	8	„
A I	6,7	„
B	6	„
A II	5	„
S. T. I	4,5	„
S. T. II	3,5	„
S. T. III	2,2	„
Abfertigungsgebühren für die Tonne:		
Eilgut	400	„
Stückgut	200	„
S. T. für bestimmte Stückgüter	200	„
A I	200	„
B, A II, S. T. I, II und III	120	„

(Bearbeitungszeit: 3 Stunden.)

Ad I.

Den Stationsvorständen, sowie denjenigen Beamten, welche mit der Führung von Kassen betraut sind.

Die Prüfung ist mit der größtmöglichen Gründlichkeit vorzunehmen.

Die weiteren Ausführungen siehe § 42 der Vorschr. ü. K.- u. Buchf.

Ad II.

Das Ergebniß der Nachweisungen ist in der Zusammenstellung jeder einzelnen Bahn und das Ergebniß dieser in der Hauptzusammenstellung zusammenzutragen.

Der direkte Versandt ist bis zum 7., der direkte Empfang ist bis zum 12., 15. bezw. 18. des Nachmonats der Verkehrskontrole vorzulegen.

Die weiteren Ausführungen siehe § 50, Ziff. 6 u. 7, sowie § 51, Ziff. 6 der Vorschr. ü. K.- u. Buchf. sowie H.-B., Th. III (Th. II) S. 31—65.

Ad III.

Der Frachtsatz für Wagenladungsklasse A I stellt sich für die Strecke Mainz—Nürnberg C.-B. bei 273 km

(Fortsetzung siehe S. 99.)

Beilage 1.

Kassa-

der

k. Bahnexpedition

Rechnungsmonat

Lfd. Nummer der Erläuterungen	1	2	3		4		5		6		7		8		9	
			Einnahmen													
			aus der Beförderung von						aus abgegangenen Gütern		aus angekommenen Gütern		an Nebengebühren		an unbezahlten Nachnahmen der Vormonate	
	Datum	Vortrag	Personen und Hunden		Reisegepäck sammt Scheingebühren		Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen									
			M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf
	1	Schalter . . . . u. s. w.	130	75	2	05	10	—	3	40	.	.	—	70	.	.
	30	Kassasturz . . . (Sa 1.—30./XII.)	2416	15	218	20	58	40	1218	50	6854	10	192	—	.	.
1	30	Wegen Abgleichung ab die Rev.-Prot. Nr. 6 u. 7 . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
		Bleibt:	2416	15	218	20	58	40	1218	50	6854	10	192	—	.	.
	30	Die sich aus vorstehender Abgleichung ergebende Minderung als 5te Ablieferung .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	31	Schalter	108	10	4	50	.	.	6	20	218	40	2	30	.	.
2	31	Vorschuß . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
3		Sa 1.—31./XII.	2524	25	222	70	58	40	1224	70	7072	50	194	30	.	.

Buch

Wahl pro 1895.

Dezember 1895.

10		11		12		13		14		15		16		17		18		19	
						Ausgaben													
an Depositen		sonstige		Summa		an Baarvorschüssen		an Nachnahmen nach Eingang		an bezahlten Nachnahmen der Vormonate		an Ablieferungen an die Oberbahnamtskasse		auf Depositen		sonstige		Summa	
M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf
.		.	.	146	90	7	80	.		.	.	.		.	.	.	.	7	80
84	—	27	94	11069	29	220	70	1562	50	.	.	9079	20	70	—	35	75	10968	15
.	.	10	—	10	—	.	.		.	.	.	.	.	.	.	15	60	15	60
84	—	17	94	11059	29	220	70	1562	50	.	.	9079	20	70	—	20	15	10952	55
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	60	.	.	.	.	5	60
.	.	.	.	339	50	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	.	.	.
.		3500	—	3500	—	.			.	.	.	.	.	.	.	.	.		.
84	—	3517	94	14898	79	220	70	1562	50	.	.	9084	80	70	—	20	15	10958	15

Rechnungsmonat

Lfd. Nummer der Erläuterungen	1 Datum	2 Vortrag	3		4		5		6		7		8		9	
			Einnahmen													
			aus der Beförderung von						aus abgegangenen Gütern		aus angekommenen Gütern		an Nebengebühren		an unbezahlten Nachnahmen der Vormonate	
			Personen und Hunden		Reisegepäck sammt Scheingebühren		Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen									
			M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf
		Uebertrag	2524	25	222	70	58	40	1224	70	7072	50	194	30	.	.
4	1/I	Abführung der Einnahmen aus Zusatzkarten . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	.	.	.
5	1	Ausbezahlte Signirgebühren*) . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1	Schalter	.	.	.	.	.	.	.	.	12	50	.	.	.	.
	2	„	.	.	.		.	.	.	.	30	10	.	.	.	.
6	5	Gestundete Fracht der Anilinfabrik .	.	.	.	.	.	.	.	.	438	20	.	.	.	.
7	5	Die Zahlscheine pro 1895 werden verwendet als I. Ablieferung auf erhaltene Vorschüsse	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
		Diejenigen pro 1896 werden verwendet als II. Ablieferung auf erhaltene Vorschüsse	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
		Die Lohnlisten der Lohnperioden 1. bis 30. Dezbr. finden Verwendung: a) als Restlieferung auf erhaltene Vorschüsse . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
		b) als 6te Ablieferung auf Transport-Einnahmen.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	9	Schalter	.	.	.	.	.	.	.	.	6	80	.	.	.	.
8		Sa vom 1./XII. 95 bis 11./I. 96	2524	25	222	70	58	40	1224	70	7560	10	194	30	.	.

*) entfällt, weil nach D.=B. 75/1896 [illegible]irgebühren mehr an das Personal vertheilt werden.

Dezember 1895.

10		11		12		13		14		15		16		17		18		19	
						Ausgaben													
an Depositen		sonstige		Summa		an Baarvorschüssen		an Nachnahmen nach Eingang		an bezahlten Nachnahmen der Vormonate		an Ablieferungen an die Oberbahnamtskasse		auf Depositen		sonstige		Summa	
M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf
84	—	3517	94	14898	79	220	70	1562	50	.	.	9084	80	70	—	20	15	10958	15
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	—	6	—
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	40	2	40
.	.	.	.	12	50	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	30	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	438	20	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1125	20	1125	20
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1150	80	1150	80
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1224	—	1224	—
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	76	—	.	.	.	.	76	—
.	.	.	.	6	80	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
84	—	3517	94	15386	39	220	70	1562	50	.	.	9160	80	70	—	3528	55	14542	55

Rechnungsmonat

Lfd. Nummer der Erläuterungen	Datum	Vortrag	Einnahmen: aus der Beförderung von: Personen und Hunden M.	Pf	Reisegepäck sammt Scheingebühren M.	Pf	Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen M.	Pf	aus abgegangenen Gütern M.	Pf	aus angekommenen Gütern M.	Pf	an Nebengebühren M.	Pf	an unbezahlten Nachnahmen der Vormonate M.	Pf
1		2	3		4		5		6		7		8		9	
		Uebertrag	2524	25	222	70	58	40	1224	70	7560	10	194	30	.	.
9	12	Der Ueberschuß vom 17./XII. aufgeklärt	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	"	Nachtrag v. 17./XII.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	—	.	.	.	.
10	"	Den restigen Ueberschuß abgeführt .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
11	"	Einnahmerückstände	.	.	.	.	.	.	.	.	29	70	.	.	.	.
12	"	Unbezahlte Nachnahme	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
13	"	Ablieferungs-Restschuld	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
14	"	Uebertrag: a) Rev.-Ersätze —.85 b Nicht abgeglichene Depositen 14.—														
		Sa 14.85	zur Abgleichung in Ausgabe								.	.	.	.	.	.
		ferner: a) Rev.-Guthaben —.15 b) Schaltervorschuß 20.—														
		Sa 20.15	zur Abgleichung in Einnahme										.	.	.	
		Tot.-Summe	2524	25	222	70	58	40	1224	70	7599	80	194	30	.	.

Rechnungsmonat

	1	Schalter . . . . u. s. w.	112	10	6	80	.	.	6	20	.		4	10	.	.
	12	Uebergang vom Dezember 1895 .	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.		226	50
	.	desgl. . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	

Dezember 1895.

10		11		12		13		14		15		16		17		18		19	
						Ausgaben													
an Depositen		sonstige		Summa		an Baarvorschüssen		an Nachnahmen nach Eingang		an bezahlten Nachnahmen der Vormonate		an Ablieferungen an die Oberbahnamtskasse		auf Depositen		sonstige		Summa	
M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf
84	—	3517	94	15386	39	220	70	1562	50			9160	80	70	—	3528	55	14542	55
.	.	.	.		.	.	.	.		.		.	.	.	.	10	–	10	—
.	.	.	.	10	—	.	.	.		.		.		.	.	.	.	.	.
.		.	.	.	.	.		.	.	.		.		.		1	09	1	09
.	.	.	.	29	70	.		.		.				.		.		.	.
.	.	.		.	.	.	.	226	50	.	.	.	.	.	.	.	.	226	50
.	.	.	.	.		.	.	.		.		651	25	.	.	.	.	651	25
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		14	—	—	85	14	85
.		20	15	20	15	.	.	.		.		.		.	.	.	.	.	.
84	—	3538	09	15446	24	220	70	1789		.		9812	0	84	—	3540	49	15446	24

Januar 1896.

10		11		12		13		14		15		16		17		18		19	
.		.		129	20	.		.		.		.		.		.		.	.
.				226	50	.	.	.		.	.	.	.	.	.	29	70	29	70
14	—	—	85	14	85	.		.		.	.	.	.	.		20	15	20	15

Beilage 2.

Ueber-

über

sonstigen Einnahmen

für den Monat

Tag	Vortrag	Einnahmen: Nachholungen in Folge von Revisions-Erinnerungen M.	Pf	Kassa-Ueberschüsse M.	Pf	Vorschüsse von O.-B. Kasse M.	Pf	Zusatz-Karten M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	Summa M.	Pf
	Uebertrag	10	50	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	50
3	Zusatzkarten 1253/1258	.	.	.	.	.	.	6	—	.	.	.	.	6	—
16	Schalter	.	.	1	09	.	.	.	.	.	.	.	.	1	09
17	„	.	.	10	—	.	.	.	.	.	.	.	.	10	—
26	Rev-Ersatz Nr. 4 .	—	35	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	—	35
	Sa.	10	85	11	09	.		6	—	.	.	.	.	27	94
	Wegen Abgleichung ab das Rev.-Prot. Nr. 6	10	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	—
	Bleibt	—	85	11	09	.	.	6	—	.	.	.	.	17	94
31	Vorschuß	.	.	.	.	3500	—	.	.	.	.	.	.	3500	—
	Sa.	—	85	11	09	3500	—	6	—	.	.	.	.	3517	94

sicht
die
und Ausgaben
Dezember 1895.

Ausgaben

Tag	Vortrag	Rückvergütungen in Folge von Revisions-Erinnerungen M.	Pf	Zurückvergütete und eingesendete Kassa-Ueberschüsse M.	Pf	Refundirte Vorschüsse M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	Schalter-Vorschuß M.	Pf	Summa M.	Pf
	Uebertrag	15	60	.	.	.	.	.	.	.	.	20	—	35	60
26	Rev.-Guthaben Nr. 3	—	15	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	—	15
	Sa.	15	75	.	.	.	.	.	.	.		20	—	35	75
	Wegen Abgleichung ab das Rev.-Prot. Nr. 7	15	60	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15	60
	Bleibt	—	15	.	.	.	.	.		.	.	20	—	20	15

Beilage 3. N. N., den 25. November 1895.

Kgl. Oberbahnamt N. N. Nr. 20869

Betreff:

Präs. 28. XI. 95 - E.-Nr. 3399.

Abgleichung der Revisions-Protokolle.
(Mit 2 Beilagen.)

./. Anbei folgen die untenstehend aufgeführten liquidirten Revisions-Protokolle zur schleunigsten Erledigung und Rückleitung. Die sich ergebende Minderung zu 5 M. 60 Pf ist der Station als **Gefällslieferung pro Dezember 1895** gutgeschrieben worden und hat dieselbe diesen Betrag als Lieferung im Kassabuch zu verausgaben. Gegenwärtiges ist als Quittung hierüber zurückzubehalten.

Die Minderungen müssen auf die k. Oberbahnamtskassa München lautend vollständig abquittirt und die Reservate mit den einschlägigen Quittungen belegt werden.

Auf den Quittungen ist die Berechtigung zum Geldempfang des Quittanten durch die Expedition zu bestätigen, wenn die Zahlung der Beträge an eine andere als die im Revisions-Protokoll genannte Person erfolgte.

Die etwa unanbringlichen Guthabensbeträge sind behufs **Deponirung** an die k. Oberbahnamtskassa baar einzusenden.

Kgl. Oberbahnamt.

Abgleichung.

Revisions-Protokoll über die Rechnung		Monat	Mehrung		Minderung	
			M.	Pf	M.	Pf
Frachtgüter	Intern	März	.	.	15	60
"	Direkt	"	10	—	.	.
	Summa:		10	—	15	60
	ab:		.		10	—
	bleibt Mehrung		.	.		.
	" Minderung		.	.	5	60

(Fortsetzung von S. 89.)

273 × 6,7 = 18,291
Abfertigungsgebühr = 2,00
Summa 20,291, aufgerundet 20,3
oder für 100 kg 2,03
daher einfache Fracht für
5000 kg = 2,03 × 5000 = 101.50 ℳ.

Gemäß § 3 der allgemeinen Tarifvorschriften, Heft C der B.-O. wird Eilgut in Wagenladungen ohne Unterschied der Artikel zu den doppelten Sätzen der allgem. Wagenladungsklassen befördert,
demnach 2 × 101.50 = 203 ℳ.

Für gemünztes Gold wird gemäß § 17 derselben Bestimmungen die $1\frac{1}{2}$fache Fracht für Eilgut in Wagenladungen berechnet, also
203 ℳ. — ₰
+ 101 „ 50 „
Summa 304 ℳ. 50 ₰,
und nachdem die Sendung zwischen Mainz und Nürnberg C.-B. mit Schnellzug befördert wird, gemäß § 17 (3) der mehrerwähnten Bestimmungen das Doppelte der für Beförderung in gewöhnlichen Zügen vorgesehenen Fracht,
also 2 × 304.50 = 609 ℳ.

Der Frachtsatz zwischen Nürnberg C.-B. und Passau bei 218 km stellt sich auf
218 × 6,7 = 14,606
Abfertigungsgebühr 2,00
Summa 16,606
aufgerundet 16,6 oder für 100 kg 1.66.

Daher die einfache Fracht für 5000 kg
1.66 × 5000 kg = 83.— ℳ.
Diesen Betrag doppelt gibt = 166.— „
Hiezu die Hälfte = 83.— „
Summa 249.— ℳ.

Begleiter, wenn er im Wagen, in welchem Sendung verladen ist, Platz nimmt, frei. Nimmt er in einem Personenwagen Platz, hat er das tarifmäßige Fahrgeld zu bezahlen. B.-O. § 50 B. 2 IId.

3., Erste Expeditoren-Prüfung am 27. bis 29. Nov. 1894.

I. Unter welcher Voraussetzung ist an dem Schalter einer Abfertigungsstelle das Schalter-Uebergabs-Buch zu führen?

Welche Einträge sind in dasselbe zu bewirken, und wie sind die etwa wahrgenommenen Differenzen zu behandeln?

II. In welchen Fällen hat eine Abfertigungsstelle die Erlegung einer Kaution oder eines Depositums zu verlangen und wie sind die hinterlegten Beträge im Kassabuche und den einschlägigen Hilfsbüchern durchzuführen?

III. Bei der Bahnexpedition Klosterlechfeld werden durch das 1. Fuß-Artillerie-Regiment nachbezeichnete Gegenstände zur Beförderung als Stückgut an das Artillerie-Depot in Spandau aufgegeben:

a) 120 gebrauchte leere Körbe im Gewichte von 238 kg,

b) 40 Kisten Gewehrtheile im Gewichte von 1626 kg,

c) 10 leere, in Körbe verpackte Glasballons im Gewichte von 294 kg.

Die Aufgabe erfolgt unfrankirt mit einem Frachtbrief; derselbe enthält die Vorschrift: „Die Beförderung erfolgt zu den Sätzen des Militärtarifs".

Nachdem die Station Klosterlechfeld in den direkten Güterverkehr mit Spandau nicht einbezogen ist, hat die Umkartirung der Sendung in Augsburg zu erfolgen.

Die Entfernung von Klosterlechfeld nach Augsburg beträgt 26 km; jene von Augsburg nach Spandau 659 km.

Welche Geldbeträge haben die Frachtkarten Klosterlechfeld—Augsburg und Augsburg—Spandau zu enthalten, wenn für 1000 kg Stückgut pro Kilometer 10 Pfg. und außerdem eine Abfertigungsgebühr von 1 Mk. 50 Pfg. pro 1000 kg zu berechnen sind?

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ad I.

Vorschr. ü. K.- u. Buchf. § 6 Ziff. 3—5 u. § 42 u. 43.

Sobald durch Ablösung oder sonstige Umstände ein Wechsel der Schalteristen eintritt, hat, wenn nicht von dem Abgelösten die Feststellung seiner Ablieferungsschuldigkeit und die vorschriftsmäßige Abführung derselben an die Stationskassa ꝛc. vorgenommen wird, eine ordnungsgemäße Uebergabe und Uebernahme des Schalters stattzufinden, worüber besondere Bücher mit der Bezeichnung Schalter-Uebergabsbücher zu führen und für jeden Monat neu anzulegen sind.

Ein event. Kassa-Abgang ist sofort aus eigenen Mitteln von dem betr. Schalterbeamten zu decken und im Uebergabsbuch vorzutragen; ein sich ergebender Ueberschuß ist im Uebergabsbuch zu konstatiren und vorerst an den Nachfolger zu übergeben. Klärt sich der Ueberschuß auch bei Feststellung der Tages-Einnahmen nicht auf, so ist er an die Stations- bezw. einschlägige Kassa abzuführen.

Ad II.

Kaution ist Seitens der Abfertigungsstellen zunächst bei Frachtakontirungen zu verlangen und zwar bis zur Höhe, in welcher die Frachtbriefe für die betr. Firma in Frankatur angenommen oder in Ueberweisung ausgehändigt werden (in minimo 100 Mk.). Die weiteren Ausführungen hierüber siehe S. 215 des H.-B. Th. III (Th. II). H.-B. Th. III bezw. Th. II Seite 215.

Die als Kaution erlegten Beträge sind im Kassabuch in Rubrik „sonstige Einnahmen“ zu vereinnahmen und an die Oberbahnamtskassa — ausgeschieden von den übrigen Gefällen — alsbald abzuliefern.

Ferner:

Bei Bestellung von Sonderzügen zu ermäßigten Preisen kann Behufs Deckung der Kosten die Stellung einer Bürgschaft verlangt werden. V.-O. Heft A § 10 Sonderzüge m. ermäß. Preisen Ziff. 9.

Außerdem ist einzuheben:

1. Zur Sicherheit gegen etwaige mißbräuchliche Verwendung der Zeitkarten . . . . 5 M. V.-O. Heft A § 11, IIa 5.
2. Bei Bestellung eines zusammenstellbaren Fahrscheinheftes eine Bestellgebühr von . . . . 2 M. V.-O. Heft A § 12 A IV.
3. Als Frankatur-Vorschuß der ungefähre Betrag der Fracht. V.-O. Heft C § 61 (3).
4. Als Wagen-Kaution . . . . 2 M. V.-O. Heft C §56 Zus.-Best. 4.

Ferner sind depositenmäßig zu behandeln:

Der Erlös aus der Veräußerung etwa anfallender Fundsachen leicht verderblicher Natur;

sodann die als Fundsachen eingelieferten Baargeldbeträge bezw. Geldbörsen mit Baargeld.

Mit Ausnahme der Frachtenkaution sind alle Depositen zunächst im Depositenbuch auszuweisen, im Kassabuch in Rubrik 10 zu vereinnahmen und bei ihrer Erledigung in Rubrik 17 zu verausgaben. (Siehe die Ausführungen und Mustereinträge auf S. 85—98.)

Ad III.

Die Gewichtsberechnung gestaltet sich wie folgt:

a)	120 gebrauchte leere Körbe mit 238 kg zu halbem Gewichte berechnet	119 kg
b)	40 Kisten Gewehrtheile	1626 kg
c)	10 leere in Körbe verpackte Glasballons (nach dem Mil.-Tarif nicht sperrig)	294 kg
	Summa	2039 kg
	aufgerundet	2040 kg

Haben die Glasballons feuergefährliche Güter enthalten, so muß getrennte Aufgabe und Verladung in den Feuerwagen erfolgen.

Der Frachtsatz von Klosterlechfeld nach Augsburg berechnet sich bei 26 km:

26 × 10 ₰ =	2.60 ℳ
hiezu Abfertigungsgebühr =	0.75 ℳ *)
demnach Frachtsatz für 1000 kg =	3.35 ℳ
oder für 100 kg =	0.335 ℳ

Die Fracht zwischen Klosterlechfeld und Augsburg ist daher, wie folgt, zu berechnen:

2040 kg × 0,335 = 6,834 = 6.80 ℳ.

Die Festsetzung des Frachtsatzes von Augsburg nach Spandau ergibt bei 659 km:

659 × 10 = ...	65.90 ℳ
Abfertigungsgebühr	0.75 ℳ
demnach Frachtsatz für 1000 kg	66.65 ℳ
oder für 100 kg	6.66 ℳ

Die Fracht zwischen Augsburg und Spandau beträgt also:

2040 kg × 66.65 = 135,966 = 136.— ℳ. +
6.80 ℳ. = 142.80 ℳ.

4., Erste Expeditoren-Prüfung am 2. bis 4. Mai 1895.

I. Welche Bestimmungen bestehen hinsichtlich der Vornahme von Kassastürzen bei den Abfertigungsstellen?

In welcher Weise ist der Kassasturz zu bethätigen und welches Verfahren hat bei sich ergebenden Differenzen zwischen dem Kassa-Soll und dem Kassa-Istbestande Platz zu greifen?

II. Bei der Bahnexpedition Dillingen kommen nachbezeichnete Beträge zur Einzahlung:

a) Frankaturvorschuß ℳ. 200.—
b) Revisionsersätze . . 10.—
c) Kaution bei Bestellung eines Güterwagens . 2.—
d) Lagergeld . . . —.50
e) Ladegebühr . . . 4.—
f) Frachtzuschlag wegen Wagenüberlastung . 35.—
g) Deckenmiethe . . . ℳ. 4.—
h) Gebühr für einen mit Militärfahrschein aufgegebenen Pferdetransport . . . . 20.—
i) Desinfektionsgebühr für den vorerwähnten Transport . . . 1.—

*) Die Expeditionsgebühr ist auf jeder Frachtkarte nur je zur Hälfte zu rechnen. D.-Vorschr. d. Eisenb. z. Mil.-Trp.-Ord. v. J. 1893 S. 11 a u. S. 41,1. Auf den Frachtkarten und auch in den Rechn.-Nachw. ist über die Verrechnung der Expeditionsgebühr Vormerk zu machen. Wenn eine Sendung im Wechselverkehr direkt kartirt wird, wird die Expeditionsgebühr ganz von der Abgangsstation eingehoben und verrechnet; die Zuscheidung der halben Expeditionsgebühr an die Empfangsbahn wird dann von der Abrechnungsstelle besorgt.

Wie sind diese Beträge in den betreffenden Kassahilfsbüchern, dann im Kassabuch und gegebenen Falles auch in den einschlägigen Rechnungen durchzuführen?

In den sub Ziffer a), b) und f) erwähnten Fällen sind sämmtliche Buchungen bis zur endgiltigen Frachtzahlung durch den Versender und bis zum Einzug der Beträge durch das Oberbahnamt zu bemerken.

III. Von einer hohen Persönlichkeit wird zu einer Reise von Berlin nach Rom ein Sonderzug, bestehend aus 5 Salon-, 1 Speise-, 1 Küchen- und 1 Gepäckwagen mit je 4 Achsen benützt.

Der Marstall wird mit einem fahrplanmäßigen Personenzug vorausgeschickt und zwar in 3 zweiachsigen Stallungswagen mit je 4 Pferden und 1 Begleiter pro Wagen, ebenso 2 Equipagen auf 1 offenen zweiachsigen Güterwagen.

Wie hoch berechnen sich die Gebühren für die Strecke: Hof—München C.-B.—Kufstein bei einer Entfernung von 416 Kilometer?

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ad I.

Kassastürze sind am 15. und vorletzten jeden Monats, und außerdem beim Rechnungsabschluß vorzunehmen. Vorschr. ü. K.- u. Buchf. § 6 Ziff. 1 u. 2.

Die Kassabücher und sämmtliche Hilfsbücher werden mit Tinte abgeschlossen. Die Schlußsummen müssen übereinstimmen. Differenzen hiebei Ziff. 3 u. 5, H.-B. Th. S. 314--319

Dieselben werden sodann in die Kassasturz-Nachweisungen übergetragen und auf diese Weise der Sollbestand festgesetzt.

Bei sich ergebenden Differenzen ist der Abgang sofort aus eigenen Mitteln zu ersetzen, der Ueberschuß dagegen in Rubrik 11 des Kassabuches zu vereinnahmen.

Wird derselbe auch am Ende des Monats nicht aufgeklärt, so ist er an die Oberbahnamtskassa abzuliefern.

Kassa-Abgänge und Ueberschüsse in höherem Betrage als 50 Mark sind sofort unter Vorlage einer Abschrift der Kassasturznachweisung dem k. Oberbahnamte anzuzeigen.

Ad II.

a) Erscheint zunächst im Frankatur-Vorschußbuch, wird an den Kassabeamten abgeliefert und von diesem im Depositenbuch verbucht. Nach Rückkunft der Fr. Note belastet Schalterist den Kassabeamten mit dem angerechneten Betrag. Letzterer nimmt Ausgleich vor. Fehlbeträge werden nachgeholt, Ueberschüsse rückvergütet. § 20 u. 21 der Vorschr. ü. K.- u. Buchf.

b) Siehe H.-B. Th. III (Th. II) S. 72 und § 55 der Vorschr. üb. die K.- und Buchf.

c) Erscheint zunächst im Verzeichniß über hinterlegte Wagenkautionen, wird an den Kassabeamten abgeliefert und von diesem im Depositenbuch und in Rubr. 10 des Kassabuches vereinnahmt. Wird der Wagen rechtzeitig geladen, so wird der Betrag rück- § 22 Vorschr. ü. K.- u. Buchf.

vergütet, wenn nicht, wird er als Wagenstandgeld in Rechnung genommen. Die Abführung erfolgt am Schlusse des Monats, indem die Gesammtsumme der Nebengebühren der Summe aus den angekommenen Gütern zugezählt wird.

§ 26 Vorschr. ü. K.- u. Buchf.

d) Der Schalterist liefert den Betrag an den Kassabeamten ab, welcher ihn in Rubrik 8 des Kassabuches vereinnahmt und im Register über erhobene Nebengebühren verbucht.

Die Abführung erfolgt wie unter c.

§ 26 Vorschr. ü. K.- u. Buchf. Ferner H.-V. Th. III Seite 78—88.

e) Erscheint entweder im Aufgabsnachweis, im Frachtbriefverzeichniß, oder wird bei der Tages-Kontrole (Stundung) ermittelt, im Ladegebührenverzeichniß vorgetragen, und an den Kassabeamten abgeliefert.

§ 37 der Vorschr. ü. K.- u. Buchf., H.-V. Th. III S. 204.

f) Wird im Register über den Anfall an Frachtzuschlägen und in Rubrik 11 des Kassabuches verbucht und ist so lange fortzuführen, bis die Vertheilung erfolgt. Nach Anweisung des O.-B.-A. ist diese vorzunehmen. Erhält der Entdecker einen Antheil, so ist der treffende Betrag gegen Quittung an ihn auszuzahlen und der Restbetrag mit diesem Beleg an die O.-B.-A.-Kassa abzuführen.

H.-V. Th. I Seite 273.

g) Wird als Frankatur vom Schalteristen vereinnahmt und in der Frachtkarte in Rubr. „Nebengebühren der Versandtstation" vorgetragen. Demgemäß erscheint der Betrag im Aufgabsnachweis, Güterfrachtkartenverzeichniß und wird in der Rechnung für abgegangene Güter durchgeführt.

Wird im Kassabuch in Rubr. 6 verbucht.

§ 2 der Abrechnungsvorschr. z. Friedens-Transportord.

h) und i) Beide Beträge werden im Kassabuch in Rubr. 11 verbucht. Sodann in das Verzeichniß der auf Militärfahrschein abgefertigten Militärtransporte aufgenommen. Dieses ist in doppelter Ausfertigung unter der Aufschrift „Bezahlte Militärtransportgebühren" am 5. des Nachmonats bedeckt mit dem Abschn. 1 der Fahrscheine sammt den eingehobenen Beträgen dem vorgesetzten O.-B.-A. in Vorlage zu bringen und in Rubr. 18 des Kassabuches zu verausgaben.

Ad III.

Erhoben wird:

V.-O. Heft A § 10 u. G.-D.-E. 41304 vom 16. IV. 94 u. H.-V. Th. I S. 112.

			A) für den Sonderzug:	M.	𝔡
1.	1	Stück	Lokomotive zu 1.20 M. per Kilometer · ·	1	20
2.	20	„	Achsen Salonwagen zu 0.40 M. per Kilometer	8	—
3.	12	„	Achsen Speise-, Küchen- und Gepäck-Wagen zu 0.20 M. per Kilometer · · · · · · ·	2	40
			daher zusammen für 1 km	11	60
			mithin für 416 km von Hof nach Kufstein · · · · · · · · ·	4825	60

B) für den Pferde- und Equipagentransport:

		M.	₰	
1.	Für 3 Stallungswagen = 3 × 0.60 M. = 1.80 M. × 416 km = ...	748	80	Heft B lit B § 16.
	Hiezu Expeditionsgebühr für 12 Stück . . .	12	—	
2.	Für 1 Begleiter = 2 × 416 = 8,32 = 8.30 M. daher für drei	24	90	Heft B lit A § 44.
3.	Für 2 Equipagen auf einem Wagen = 0.40 × 416 =	166	40	Heft B lit B § 27.
	Hiezu Abfertigungsgebühr	6	—	
	Sa. B	958	10	
	„ A	4825	60	
		5783	70	

5., Erste Expeditoren-Prüfung vom 10. bis 12. Sept. 1895.

I. Welche Bestimmungen bestehen für die Abfertigungsstellen

a) bezüglich der Behandlung der zahlbaren Dienstpapiere und der Verrechnung der aus dem Verkaufe derselben anfallenden Gebühren,

b) bezüglich der Erledigung der den Abfertigungsstellen zur Beantwortung zugeschlossenen Revisionsprotokolle; auch ist anzugeben, in welcher Weise die verbeschiedenen Protokolle Seitens der Abfertigungsstellen zu erledigen sind.

II. In welchen Fällen erfolgt für Militärtransporte Baarzahlung, in welcher Weise sind die Baarzahlungen bei den Abfertigungsstellen zu behandeln, und welche Vorschriften bestehen hinsichtlich der Einsendung des Rechnungsmaterials für die genannten Transporte durch die Abfertigungsstellen?

III. Für einen Schüler wird eine Schülerkarte III. Klasse zur täglichen Hin- und Rückfahrt auf 6 Monate für eine Entfernung von 27 km gelöst. Wie hoch berechnet sich der Preis dieser Fahrkarte, wenn

a) zur Hin- und Rückfahrt nur Personenzüge,

b) zur Hinfahrt nur Personenzüge, zur Rückfahrt nur Schnellzüge mit III. Klasse benützt werden sollen. (Einheitssatz 0,85, Zuschlagstaxe 0,28 Pf.)

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ad I.

a) Die zahlbaren Papiere werden beim Material-Depot bestellt und in der Nachweisung über die Anschaffung zahlbarer Papiere in Zugang gebracht. Die im Laufe des Monats abgesetzten Formulare werden in der Verkaufs-Nachweisung ausgewiesen. Das Verzeichniß — Formular 1759 — bildet einen Auszug hieraus. (Vorschr. ü. K.- u. Buchf. § 27).

Der in diesem vorgetragene monatliche Anfall wird der

Summe im Nebengebühren-Register zugezählt und dementsprechend in Rubrik 8 des Kassabuches vereinnahmt.

b) Bezüglich der Erledigung der Revisions-Protokolls siehe H.-B. Th. III (Th. II) S. 72—77, S. 85 der gegenwärtigen Zusammenstellung; § 27 der Instr. f. Kasse- u. Rechn.-Wesen u. D.-B. 104/1895.

Ad II.

Baarzahlung erfolgt bei Abfertigung von

1. Personen auf Fahrkarten,
2. des Gepäckes von Fahrkarten-Inhabern,
3. Militärgut auf Frachtbrief.

Stundung findet in der Regel bei Fahrscheintransporten statt, wenn nicht ausdrücklich Baarzahlung vorgeschrieben ist.

(§ 1 S. 43 der Abrechnungsvorschriften zur Friedens-Transport-Ordnung.)

Die weiteren Ausführungen bezüglich der Behandlung der Baarzahlungen und Einsendung des Rechnungsmaterials sind in § 2 S. 44 der vorbezeichneten Vorschriften enthalten.

Buchung im Kassabuch erfolgt in Rubrik 11 bei Fahrscheintransporten und anläßlich der Abführung in Rubrik 18.

Ad III.

Die Bestimmungen siehe V.-O. Heft A, S. 14—17. Die Berechnung gestaltet sich:

Ad a) 6×25 = 150×2 = 300 Fahrten
daher 300 (Fahrten) × 27 (km) × 0,85 (Einheitssatz)
= 68.85 *M.* = aufger. 68.90 *M.*

Ad b) wird zugeschlagen
150 (Fahrten) × 27 (km) × 0,28 (Einheitssatz)
= 11.34 *M.*

Im Ganzen also 68.85 + 11.34 = 80.19 *M.*
Aufgerundet = 80.20 *M.*

6., Erste Expeditoren-Prüfung am 17. bis 19. Dez. 1895.

I. Welche Vorschriften bestehen für die Abfertigungsstellen hinsichtlich der Ablieferungen der Transporteinnahmen an die Oberbahnamtskassa, in welcher Weise und auf Grund welcher Unterlagen erfolgt die Abrechnung über dieselben mit letzterer, und welches Verfahren hat Platz zu greifen:

a) wenn der Baarbestand zur Deckung der Restschuldigkeit nicht ausreicht,

b) wenn eine Ueberlieferung stattgefunden hat?

II. In welchen Fällen sind Desinfektionsgebühren zu erheben und wie gelangen dieselben zur Verrechnung und Verbuchung?

III. In Brannenburg gelangten auf zwei offenen Wagen von je 10,000 kg Ladegewicht und 10,500 kg Tragfähigkeit zwei vom Versender verladene und an denselben selbst adressirte Sendungen Bruchsteine im deklarirten Gewichte von je 10,000 kg mit zwei weißen Frachtbriefen ohne Antrag auf amtliche Verwiegung unter Frachtüberweisung nach Jettenbach zur Aufgabe. In Rosenheim wurden die Wagen nachgewogen, und wurde hiebei für den einen Wagen eine Belastung von 10,440 kg, für den anderen eine solche von 13,680 kg festgestellt.

Auf telegraphisch erholte Verfügung des Versenders wurde das abgeladene unzulässige Uebergewicht auf die Bestimmungsstation nachgesandt.

Ab- und Beladung erfolgte durch Bahnpersonal.

Welche Beträge hat der Empfänger zu zahlen, und in welcher Weise ist Seitens der Güterexpedition Rosenheim hinsichtlich der Kartirung, Verrechnung und Verbuchung derselben zu verfahren?

Die Tarifsätze sind pro 100 kg für die Strecken:

	Brannenburg Jettenbach	Brannenburg Rosenheim	Rosenheim Jettenbach
Stückgut norm.	0,86 M.	0,25 M.	0,72 M.
A I	0,60 „	0,19 „	0,51 „
B	0,48 „	0,14 „	0,40 „
A II	0,42 „	0,13 „	0,36 „
Sp. T. I	0,39 „	0,12 „	0,33 „
„ II	0,33 „	0,11 „	0,28 „
„ III	0,24 „	0,10 „	0,20 „
A. T. 1a	0,30 „	0,10 „	0,26 „
„ 1b	0,24 „	0,10 „	0,20 „
„ 2	0,18 „	0,09 „	0,16 „
„ 3	0,24 „	0,10 „	0,20 „
„ 4	0,18 „	0,09 „	0,16 „
„ 5	0,15 „	0,06 „	0,13 „

Die erfolgte Berechnung ist eingehend zu begründen.

Bearbeitungszeit; 3 Stunden.

Ad I.

Die am Sitze von Oberbahnämtern befindlichen Güterexpeditionen, Fahrkartenausgabe- und Gepäckabfertigungsstellen haben die angefallenen Einnahmen unmittelbar an die k. Oberbahnamtskassa zur Ablieferung zu bringen. Hiebei haben die Fahrkarten- und Gepäckabfertigungsstellen täglich den wirklichen Anfall — ausnahmlich der Nebengebühren — abzuliefern.

§ 7 der Vorschr. ü. K.- u. Buchf.

Ferner: Abschnitt II Seite 30—41.

Die bei den Stationen vereinnahmten Beträge sind auf Grund der Schalterablieferungsbücher zunächst an die Stationskassa abzuliefern und Seitens dieser alsdann Ablieferungen in runden

Summen an die Oberbahnamtskassa zu bewirken. Die Baarbestände sind auf den unumgänglich nothwendigen Bedarf zu beschränken. Höchstbeträge sind mit Rücksicht auf die Verschiedenartigkeit bei den einzelnen Abfertigungsstellen nicht mehr festgesetzt.

Nach Monatsabschluß werden über die einzelnen Einnahmen Rechnungen erstellt und zwar:

A) aus der Beförderung von Personen und Hunden,

B) aus der Beförderung von Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen,

C) aus der Beförderung von Gütern.

Die Ergebnisse dieser einzelnen Rechnungen werden in einem besonderen Abrechnungsformular — Form. 222 — zusammengetragen, zu einer Summe vereinigt und auf diese Weise die Gesammtablieferungsschuldigkeit festgesetzt.

Die oben genannten Rechnungs-Elaborate bilden also die Unterlage, auf denen die Abrechnung mit der Oberbahnamtskassa erfolgt.

Nach Festsetzung der Rechnungsschuldigkeit, spätestens aber an dem für die Einsendung der Rechnungen festgesetzten Tage ist der durch frühere Ablieferungen noch nicht gedeckte Betrag — Restschuldigkeit — an die O.-B.-A.-Kassa abzuführen.

Mangeln zur Begleichung der Restschuldigkeit die nöthigen Baarmittel, so ist hiefür eine Vorschußquittung einzusenden und der in derselben ausgewiesene Betrag gleichzeitig in der Spalte 16 des Kassabuches für den betreffenden Rechnungsmonat zu verausgaben und für den folgenden Monat in der Spalte 11 zu vereinnahmen.

Allenfalls für den abgelaufenen Monat bewirkte Ueberlieferungen, welche übrigens bei einer sorgfältigen Kassa- und Buchführung nicht vorkommen können, sind als Lieferungen für den laufenden Rechnungsmonat zu behandeln.

Ad II.

1. Laut Nebengebührentarif des Heftes B der V.-O. werden erhoben:

Für die Desinfektion der zur Beförderung von Thieren benutzten Eisenbahnwagen, sowie für die vom Absender vor der Beladung der Wagen verlangte Desinficirung:

	M.	₰.
für einen einbödigen Wagen	1	—
für einen mehrbödigen Wagen	2	—
bei Sendungen von Kleinvieh in Einzelsendungen, jedoch nur für jedes Stück	—	10
höchstens für die Sendung	—	50

(Wegen Desinfektion der Geflügelwagen siehe D.-B. 86/1896.)

2. Für die nach Anlage B zu § 50 (Ziff. XXXII, LII, LIII) der V.-O. in Wagenladungen zur Versendung kommenden thierischen Abfälle und Bestandtheile ebenfalls p. Wg. . . 1 —

3. Für Desinfektion der Wagen bei Militärtransporten ebenfalls . . . . 1 —

Die Gebühr ad 1 wird im internen Verkehr von der Aufgabestation, im Wechselverkehr von der Empfangsstation in beiden Fällen unter Vortrag auf dem Viehbeförderungsschein bezw. der Thierfrachtkarte eingehoben, im Desinfektionsgebührenregister verbucht und mit den übrigen Nebengebühren abgeführt. § 29 d. Vorschr. ü. K.- u. Buchf. § 15 u. 16 d. D.-A. betr. V. f. d. Ansteckungsstoffe 2c. vom Jahre 1896.

Jene ad 2 wird im internen Verkehr in der Spalte „Nebengebühr der Versandtstation“ bezw. „Nachnahmeprovision der Frankaturabtheilung der Frachtkarte vorgetragen. Im direkten Versandt hat die Einhebung von Desinf.-Geb. zu unterbleiben; im direkten Empfang wird sie als Nebengebühr der Empfangsstation eingestellt. § 30 d. Vorschr. ü. K.- u. Buchf.

Die Verrechnung erfolgt gleich jener der übrigen auf den Karten enthaltenen Beträge in den Nachweisungen und Zusammenstellungen.

ad 3. Die bei der Abfertigung von Militärtransporten bei Baarzahlung und zwar auch im Wechselverkehr von der Absendestation einzuhebenden Desinf.-Geb. werden auf dem Militärfahrschein vorgetragen, im Verzeichnisse über bezahlte Militärtransportgebühren verrechnet und mit dem in diesem Verzeichnisse ausgewiesenen monatlichen Gesammtanfall abgeführt. § 31 d. Vorschr. ü. K.- u. Buchf.

Ad III.

Die beiden Wagen gehen in Brannenburg mit einer Frachtberechnung von 24 ℳ. pro Wagen ab. (A. T. 3.)

In Folge des in Rosenheim ermittelten Mehrgewichts wird erhoben:

Für den einen Wagen, welcher mit 10,440 kg bis zur Bestimmungsstation belassen wird, für das zulässige Uebergewicht von 440 kg

$440 \times 0,24 = 1.05$ Mehrfracht.

Die Fracht wird von 24 ℳ. auf 25 ℳ. 20 ₰ berichtigt (conf. § 5 Ziff. 1 der Kundm. 12).

Als Frachtzuschlag $= 2 \times 1.10 = 2$ ℳ. 20 ₰ (conf. § 1 Ziff. f der Kundm. 12).

Vom anderen Wagen ist das 10,500 kg übersteigende Uebergewicht abzuladen, also 3180 kg.

Die Fracht wird für die ganze Strecke Brannenburg-Jettenbach von

24 ℳ. auf 25 ℳ. 20 ₰

berichtigt.

Die Mehrfracht von Brannenburg bis Rosenheim beträgt
3180 × 0.10 = 3 M. 18 ₰.

Als Frachtzuschlag wird erhoben:
2 × 8 M. 80 ₰ = 17 M. 60 ₰ (§ 1 Ziff. f der Kundm. 12)
6 × 7 M. 60 ₰ = 45 M. 60 ₰ (§ 1 Ziff. h der Kundm. 12).

Die Fracht für das abgeladene, als neue Sendung weitergehende Uebergewicht von 3180 kg ab Rosenheim beträgt
14 M. (Sp. T. II).

Für Ab- und Aufladen dieses Uebergewichtes sind
2 × 1 M. 28 ₰ = 2 M. 56 ₰
Ladegebühren zu verrechnen.

Rosenheim nimmt Verhandlung über zu niedrige Gewichtsangabe und Wagenüberlastung auf und verständigt die Absendestation durch Uebermittelung einer Abschrift hievon.

Der Frachtzuschlag kann vom Versender oder vom Empfänger eingehoben werden.

Der hier einschlägige § 6 der Kundmachung 12 lautet:

1. In allen Fällen, in welchen Frachtzuschläge oder Mehrfrachten zu erheben sind, hat die Abfertigungsstelle, welche Zuwiderhandlungen entdeckt, die für die Frachtberechnung maßgebenden Angaben des Frachtbriefes und der Frachtkarte bezw. des Beförderungsscheines von Amtswegen zu berichtigen. Findet die Entdeckung auf einer Unterwegs- oder Bestimmungsstation statt, so ist außerdem der Versandtstation durch abschriftliche Mittheilung der Verhandlung (§ 4) Nachricht zu geben.

2. Die Frachtzuschläge, die etwa entstehenden besonderen Kosten (Ladegebühren, Lagergeld und dergleichen) und die Mehrfrachten sind stets in der Rechnung des Frachtbriefes und in der Frachtkarte bezw. dem Beförderungsschein oder Gepäckschein zu vermerken. Die Mehrfracht ist in dem Begleitpapier bei der betreffenden Position besonders ersichtlich zu machen.

(Siehe auch H.-B. Th. III [Th. II] S. 208 bezw. Erg.-Bd. S. 201, sowie § 37 d. Voschr. ü. K.- u. Buchf.)

7., Erste Expeditoren-Prüfung am 5. bis 7. Mai 1896.

I. Auf welche Weise hat bei einer Bahnexpedition die tägliche Feststellung der Schaltereinnahmen zu erfolgen, und welche Bestimmungen bestehen hinsichtlich der Prüfung derselben?

II. Auf Grund der anliegenden Rechnungen und Zusammenstellungen über die Ergebnisse aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr ist:

a) der Rechnungsabschluß über die Gütertransporteinnahmen,
b) die Abrechnung über die Eisenbahntransporteinnahmen mit der Oberbahnamtskasse

zu erstellen.

Wie ist die unter b genannte Abrechnung weiter zu behandeln? (Ausweislich der Lieferscheine haben bereits Ablieferungen im Gesammtbetrage von 18,679 Mk. 19 Pfg. stattgefunden.)

III. Auf einer bayerischen Station werden 5 Kühe und 5 Kälber zur Beförderung nach einer 367 km entfernten bayerischen Station zur Aufgabe gebracht.

Der Aufgeber verlangt, daß der ihm zur Verfügung gestellte Wagen vor der Beladung desinfizirt werde, daß die Beförderung mit einem für die Viehbeförderung nicht bestimmten Personenzuge erfolge, deklarirt das Interesse an der Lieferung mit 1200 *M.* und gibt dem Transporte 2 Begleiter bei.

Seitens der Bahnverwaltung wird ein gedeckt gebauter Wagen mit 14,5 qm Bodenfläche zur Verfügung gestellt. Wie hoch berechnet sich die Fracht, wenn für Vieh in Wagenladungen die Transportgebühr 2,3 Pfg. pro Quadratmeter und Kilometer, die Abfertigungsgebühr 20 Pfg. pro Quadratmeter beträgt, für einzelne Stücke dagegen an Transportgebühren bei 367 km Entfernung für 1 Kuh 19 Mk. 85 Pfg., für 1 Kalb 4 Mk. 45 Pfg. zu erheben sind, der Zuschlag für die Beförderung mit für die Viehbeförderung nicht bestimmten Personenzügen mit 8 Pfg. pro Kilometer, die Begleitergebühr mit 2 Pfg. pro Kilometer, der Preis für eine Fahrkarte III. Klasse mit 3,4 Pfg. pro Kilometer zu berechnen ist?

Welche weiteren Gebühren sind zu erheben, und welchen Betrag hat der Aufgeber schließlich zu erlegen?

Die Frachtberechnung und Gebührenerhebung ist zu begründen.

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ad I.

Behufs Feststellung der Tages-Schaltereinnahmen sind zu der vom Vorstand nach den lokalen Verhältnissen festgesetzten Zeit sämmtliche Hilfsbücher abzuschließen und die Tagessummen dieser Hilfsbücher in dem gemäß § 40 der Vorschr. ü. K.- u. Buchf. zu führenden Schalterablieferungsbuch — Form. 2118 —, welches für jeden Monat neu anzulegen, gehörig zu heften und mit einem starken Umschlag zu versehen ist, dem Vordruck entsprechend zusammen zu tragen. § 40 u. 42 d. Vorschr. ü. K. u. Buchf.

Dieses Schalterablieferungsbuch besteht aus 3 Abtheilungen:

A) Einnahmen aus festen Fahrkarten und Hunden, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen.

B) Angekommene Güter.

C) Abrechnung.

Behufs Feststellung der Einnahmen aus dem Personenverkehr ist im Fahrkartenregister der Abgang an Fahrkarten und Fahrscheinheften, sowie der Erlös hieraus täglich zu verzeichnen.

Zu diesem Zwecke werden von den festen Fahrkarten aus jedem einzelnen Fache die untersten Fahrkarten so weit hervorgezogen, daß die Kontrolnummer ersehen werden kann. Ist die

Letztere bereits im Register vorgetragen, so hat ein Verkauf nicht stattgefunden und ist demnach ein Eintrag in das Register nicht zu machen. Zeigt sich jedoch eine höhere Kontrolnummer, so wird diese in dem Register vorgemerkt und durch Abzug der bereits früher eingetragenen Nummer von der neu eingetragenen die Zahl der abgesetzten einschließlich der etwa unbrauchbar gewordenen Fahrkarten ermittelt. Das gleiche Verfahren ist hinsichtlich der nicht in den Fächern untergebrachten Fahrscheinhefte zu beachten.

Die Gebühr für Depeschen zwecks Ermittlung verlorener Gegenstände, sowie für Vorausbestellung von Fahrkarten ꝛc., sind auf einer eigenen Seite im Fahrkartenregister zu verzeichnen.

Der auf diese Weise ermittelte Anfall für jede Station ist in Abtheilung A möglichst in alphabetischer Reihenfolge vorzutragen.

Die Blankokarten werden in einem eigenen Register gebucht und ist die in diesem ermittelte Tages-Summe als zweite Position in der Abrechnung vorzutragen, um sodann der Einnahme für feste Fahrkarten zugezählt zu werden. Das Gesammtergebniß erscheint in Rubrik 3 des Kassabuches.

Bei Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren ꝛc. ist die in der Nachweisung ermittelte Tagessumme einzusetzen, welcher die Scheingebühren zuzuzählen sind.

Die Einnahme aus angekommenen Gütern wird in der Weise ermittelt, daß zum Uebergang vom Vortage der Zugang vom laufenden Tag hinzuaddirt und von dieser Summe das Ergebniß der noch vorliegenden Frachtbriefe abgezogen wird.

Von den Frankaturen, Frankaturvorschüssen, Zusatzkarten, sowie sämmtlichen Nebengebühren werden die in den Hilfsbüchern ermittelten Tagessummen lediglich in der Abrechnung vorgetragen.

Der Schalter-Vorschuß ist links unten im Schalter-Ablieferungsbuch lediglich auszuweisen, um vom Vorstand geprüft werden zu können; die Uebergabe desselben erfolgt direkt zwischen den Manipulanten.

Die in letzterer dem Vorstehenden gemäß eingesetzten Summen werden nun addirt und von dieser Summe die Baarvorschüsse abgezogen. Die verbleibende Summe bildet die Ablieferungsschuldigkeit.

Bei gemischten Expeditionen kommt hiezu noch die auf Grund der Postschalterkontrole ermittelte Tageseinnahme aus Postgefällen.

Der Stationsvorstand hat die vom Schalteristen berechnete tägliche Ablieferungsschuldigkeit einer Prüfung zu unterziehen und den Empfang der abgelieferten Gelder sofort nach deren Annahme im Schalterablieferungsbuch zu bestätigen.

Da die erwähnte Prüfung mit aller Gründlichkeit zu geschehen hat, so sind mit dem Schalterablieferungsbuch gleichzeitig sämmtliche Hilfsbücher, sowie die vorliegenden Frachtbriefe und Anrechnungen, Frachtkarten, Frachtkartenstämme und Kopieen u. s. w. zu übergeben. Der Stationsvorstand hat ferner dafür Sorge zu tragen, daß

etwaige Schalterüberschüsse Seitens der Schalteristen zur Ablieferung gebracht werden. Er ist auch verpflichtet, die Einträge im Register über den Verkauf von festen und Blankokarten auf Grund der aufliegenden festen Fahrkarten, dann die Einträge in die bezüglichen Nachweisungen auf Grund der Stämme zu den Gepäckscheinen, den Thierfrachtkarten, den Beförderungsscheinen über lebende Thiere, Leichen und Fahrzeuge in angemessenen Zwischenräumen, mindestens aber anläßlich der periodischen Kassasturzvornahmen und der Rechnungsstellung einer Prüfung zu unterziehen.

Die gewissenhafte Führung der Schalterablieferungsbücher ist Seitens der Amtsvorstände strengstens zu überwachen.

Ad II.

Nachdem es mit Rücksicht auf den zur Verfügung stehenden Raum unthunlich erscheint, die der Aufgabe beigelegenen Rechnungen und Zusammenstellungen hier anzufügen, werden nachstehend die betr. Summen auszugsweise aufgeführt:

1. Rechnung über die Einnahmen aus der Beförderung von Personen rc.

a) Interner Verkehr:

Personen auf Fahrkarten	. . . .	3432 M.	30 ₰
Militär „ „	. . . .	172 „	40 „
Hunde „ „	. . . .	— „	30 „
„ „ Beförderungsschein	. .	6 „	25 „

NB. Die in der Rechnung ausgeschiedene Summe B für Arbeiterkarten sowie die Gebühren für 2 Telegramme werden dem Erlös aus den gewöhnlichen Fahrkarten zugezählt.

Wegen Anlage und Abschluß dieser Rechnung siehe das Muster in Anlage 50 der Vorschr. ü. K.- u. Buchf.

b) Wechsel-Verkehr:

Personen auf Fahrkarten	. . . .	545 M.	10 ₰
Militär „ „	. . . .	2 „	50 „

2. Die Zusammenstellung der Einnahmen aus der Beförderung von Reisegepäck, lebenden Thieren rc.

weist folgende Summen aus:

a) Interner Verkehr:

Reisegepäck — gewöhnliche Gepäcksendungen	. . .	228 M.	80 ₰
Scheingebühren	. .	18 „	60 „
Fundsachen	. . .	1 „	— „
Scheingebühren im Wechselverkehr	.	2 „	30 „
Thiere	. . . .	976 „	80 „
Leichen	. . . .	142 „	40 „

b) Wechsel-Verkehr:

Reisegepäck . . . . 57 M. 25 ₰

NB. Die weiter vorgetragenen Scheingebühren sind bereits beim internen Verkehr berücksichtigt, wie dieß Ziff. 3 des § 47 der Vorschr. ü. K.- u. Buchf. vorschreibt.

3. Güter.

a) abgegangen:

Eilgut-Fracht	44 M.	70 ₰		
intern Stückgut-Fracht	155 „	80 „	} 259.10	
Wagenladungs-Fracht . . .	103 „	30 „		
Militärgut	6 „	20 „		
Baumaterialien	12 „	— „		
Frachtzuschlag	— „	80 „		
Nebengebühren	— „	20 „		
Nachnahmen	739 M.	85 ₰		

b) angekommen:

intern Eilgut-Fracht	135 M.	90 ₰	
Stückgut-Fracht	1029 „	70 „	} 1896.70
Wagenladungs-Fracht . . .	867 „	— „	
Erhobene Nachnahmen . . .	2133 „	93 „	
Militärgut	— „	60 „	
Baumaterialien	80 „	30 „	
Frachtzuschlag	2 „	20 „	
Nebengebühren	127 „	58 „	
Nachnahme-Prov.	24 „	30 „	

c) abgegangen:

Wechselverkehr-Eilgut-Fracht . . .	33 M.	40 ₰
Stückgut-Fracht . . .	131 „	90 „
Frachtzuschlag . . .	5 „	40 „
Nachnahmen	437 M.	09 ₰

d) angekommen:

Wechselverkehr-Eilgut-Fracht . . .	94 M.	44 ₰	
Stückgut-Fracht . . .	1504 „	59 „	} 8171.79
Wagenladungs-Fracht .	6667 „	20 „	
Erhobene Nachnahmen .	1059 „	13 „	
Frachtzuschlag . . .	— „	80 „	
Nebengebühren . . .	74 „	45 „	
Nachnahme-Prov. . .	20 „	49 „	

NB. Im Rechnungs-Abschluß über die Gütertransport-Einnahmen erscheinen nur die wirklichen Einnahmen und Ausgaben; demgemäß werden von den in den Hauptzusammenstellungen ausgewiesenen Summen:

bei den abgegangenen Gütern nur die Frankaturen,
„ „ angekommenen „ „ „ Ueberweisungen
eingesetzt; bei ersteren sind selbstredend die ausbezahlten Nachnahmen zu berücksichtigen und von den Einnahmen in Abzug zu bringen. Die Bestimmungen hierüber siehe § 52 der Vorschr. ü. K.- u. Buchf.

Wie der Rechnungs-Abschluß zu erstellen ist, zeigt Beilage 1, S. 116 und 117.

Die Ergebnisse der Rechnungen über die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, Thieren ꝛc. werden direkt in die Abrechnung übergetragen und bilden eine Summe für sich. Das Ergebniß des Rechnungsabschlusses wird sodann derselben zugezählt oder davon abgezogen, je nachdem sich eine Schuldigkeit oder ein Guthaben ergibt.

Auf diese Weise wird die Gesammt-Ablieferungsschuldigkeit festgesetzt.

Siehe die Beilage 2 (S. 118).

In einer besonderen Rubrik des Abrechnungs-Formulares (rechts) ist nun nachzuweisen, auf welche Weise die nach Obigem erzielte Gesammt-Einnahme an die k. Oberbahnamtskassa abgeführt wird. Nachdem im vorliegenden Falle ausweislich der Lieferscheine bereits 18,679 Mk. 19 Pfg. abgeliefert wurden, ist noch ein Restbetrag von 46 Mk. 18 Pfg. baar einzusenden.

Die in duplo erstellte Abrechnung wird nun mit den in § 53 Ziffer 17 der Vorschr. ü. K.- u. Buchf. genannten Elaboraten an die k. Oberbahnamtskassa eingesendet, nachdem vorher auf Grund der Ergebnisse derselben der Kassabuch-Abschluß vollzogen wurde.

Ad III.

Die Frachtberechnung gestaltet sich folgendermaßen:

Zunächst ist der Einheitssatz pro qm und km festzustellen. Gemäß § 7 der allgemeinen Tarifvorschriften im Heft B der V.-O. werden Flächen bis einschließlich 0,5 qm gar nicht gerechnet.

Es ergibt sich daher als Einheitssatz 2,3 × 14 = 32,2. Dieser wird nun mit der Zahl der Kilometer multiplizirt, also

	367 × 32,2 =	118.17
hiezu kommt Abfertigungsgebühr	14 × 20 =	2.80
Die hieraus resultirende Summe ergibt die Gesammtwagenladungsfracht mit . .		120.97 = 121 Mk.

Diesem Betrag ist nun die Stückgutberechnung gegenüberzustellen, demnach

für Kühe	5 × 19 ℳ 85 ₰ =	99 ℳ 25 ₰
„ Kälber	5 × 4 ℳ 45 ₰ =	22 ℳ 25 ₰
	Summa	121 ℳ 50 ₰

Beilage 1.

Rechnungs-

über

Gütertransport-

Vortrag	Einnahmen											
	Fracht aus				Erhobenen Nachnahmen		Fracht aus				Frachtzuschlag für Interesse-Deklaration	
	Eilgut		Stückgut, Wagenladungen und Fahrzeugen				Militärgut		Baumaterialien			
	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf
A. Aus dem internen Verkehr.												
Abgegangene Gütersendungen	44	70	259	10		.	6	20	12	—	—	80
Angekommene „	135	90	1896	70	2133	93	—	60	80	30	2	20
Summa A	180	60	2155	80	2133	93	6	80	92	30	3	—
Nach Abgleichung der Schuldigkeit mit dem Guthaben	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.
ergibt sich	.	.	.	.	.	.	.		.		.	.
B. Aus dem Wechselverkehr.												
Abgegangene Gütersendungen	33	40	131	90	.		.	.	.	.	5	40
Angekommene „	94	44	8171	79	1059	13		.	.	.	—	80
Summa B	127	84	8303	69	1059	13		.	.		6	20
Nach Abgleichung der Schuldigkeit mit dem Guthaben	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.
ergibt sich	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.

Wahl, den 12. Februar 1896.

Abschluß
die
Einnahmen.

an								verbleibt				
Nebengebühren		Nachnahme-Provision		Summa		Hievon ab ausbezahlte resp. weiter gerechnete Nachnahmen		Schuldigkeit		Guthaben		Bemerkungen
M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	
—	20	.	.	323	—	739	85	.	.	416	85	
127	58	24	30	4401	51	.	.	4401	51	.		
127	78	24	30	4724	51	739	85	4401	51	416	85	
.	.	.	.	.	.	.	.	416	85	.	.	
.	.	.	.	.	.	.		3984	66	.	.	
.	.	.	.	170	70	437	09	.	.	266	39	
74	45	20	49	9421	10	.	.	9421	10	.	.	
74	45	20	49	9591	80	437	09	9421	10	266	39	
.	.	.	.	.	.	.	.	266	39	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	9154	71	.	.	

Der Kassabeamte: Haberer.

Beilage 2.

Königl. Bayer. Staats-Eisenbahnen

Abfertigungs-Stelle: **Wahl** Oberbahnamt: **N. N.**

Abrechnung

über die

Eisenbahntransport-Einnahmen vom Februar 1896

Inhaltlich der Rechnungen über die Beförderung von	interner Verkehr Schuldigkeit M.	Pf	Wechsel-Verkehr Schuldigkeit M.	Pf	Summa M.	Pf	Bewirkte Ablieferungen ausweislich der anliegenden Lieferscheine Nr.	M.	Pf
1. Personen auf Billete .	3432	30	545	10	3977	40		18679	19
2. Militär " " .	172	40	2	50	174	90			
3. Hunden " " .	—	30	.	.	—	30			
4. Reisegepäck auf Beförderungsschein	250	70	57	25	307	95			
5. Leichen " "	142	40	.	.	142	40			
6. Fahrzeugen " "	.	.	.	.	.				
7. Thieren " "	976	80	.	.	976	80			
8. Hunden " "	6	25	.		6	25			
Summa 1 mit 8	4981	15	604	85	5586	—			
9. Gütern und zwar Schuldigkeit	3984	66	9154	71	13139	37			
Guthaben	.				.				
Verbleibt Schuldigkeit	8965	81	9759	56	18725	37			
							Rest	46	18
							Summa	18725	37
Den Betrag von M. Pf									

mit Worten ....

.... den 189

....

erhalten zu haben bescheinigt

.... den 189

Kgl. Oberbahnamtskasse

....

Kgl. .... **Expedition**

....

Nachdem sich also die Wagenladungstaxe billiger stellt, findet diese Anwendung.

Der Frachtzuschlag berechnet sich wie folgt:

367 × 8 = 29.36 = 29 ℳ. 40 ₰.

Gemäß Ziffer III/1 des § 44 der V.-O. wird zu jeder Viehsendung nur 1 Begleiter zum Fahrpreis von 2 Pfg pro Kilometer zugelassen.

Für diesen ist also zu berechnen 367 × 2 = 7.34 = 7 Mk 30 Pfg.

Der zweite Begleiter hat eine Fahrkarte III. Klasse zu lösen und hiefür 367 × 3,4 = 12.47 = 12.50 zu entrichten.

Für die Desinfektion vor der Verladung ist zu entrichten 1 ℳ.
Für die Desinfektion nach dem Transport . . . . 1 ℳ.
Summa 2 ℳ.

Der auf Zehntel-Mark aufwärts abzurundende Frachtzuschlag beträgt 5 vom Tausend der deklarirten Summe für je angefangene 200 km
also 12 Mark.

Der Aufgeber hat demnach zu entrichten:

Fracht	121 ℳ.	— ₰
Frachtzuschlag	29 „	40 „
Fahrgeld für 1 Begleiter . .	7 „	30 „
Desinfektionsgebühr	2 „	— „
Interessen-Deklaration . . .	12 „	— „
Summa	171 ℳ.	70 ₰
hiezu kommt das Fahrgeld für den zweiten Begleiter mit . . .	12 ℳ.	50 ₰
Summa	184 ℳ.	20 ₰
Außerdem ist in diesem Falle noch zu entrichten als Gebühr für die beigegebene Barrière	1 ℳ.	— ₰
Summa	185 ℳ.	20 ₰

§ 44 IV Ziffer 4 der V.-O. Heft B schreibt nämlich ausdrücklich vor, daß die Verladung von Großvieh und Kleinvieh nur gestattet ist, wenn die Einstellung in durch Barrièren ꝛc. von einander getrennten Abtheilungen erfolgt.

Sollte eine Barrière nicht ausreichen, so wäre natürlich eine zweite beizugeben und hiefür eine weitere Gebühr von 1 Mk. einzuheben.

V.

Aufgaben aus dem Postdienst.

1., Erste Expeditoren-Prüfung vom 21. bis 23. Nov. 1893.

I. Von einem Kaufmann in München werden 20 je mit 3 Pfg. frankirte verschlossene Briefe unter Umschlag an die k. Post- und Bahnexpedition Friedberg mit dem Ersuchen versendet, diese Briefe den Adressen gemäß an Einwohner in Friedberg und dem zugehörigen Landbestellbezirke zustellen zu lassen. In welcher Weise ist mit diesen Briefen Seitens des Expeditionsvorstandes in Friedberg zu verfahren?

II. In welchen Fällen ist die Ausfertigung von Doppelpostanweisungen zulässig, und welche Vorschriften bestehen hinsichtlich deren Ausfertigung?

III. Es ist eine übersichtliche Darstellung der Buch- und Rechnungsführung in Bezug auf das Zeitungswesen zu geben.

IV. Wie haben die Bestimmungspostanstalten zu verfahren, wenn

1. zu einer Sendung die Postpacketadresse und
2. zu einer Postpacketadresse die Sendung

fehlt?

Ad I.

Gemäß § 40 der P.-O. bezw. § 5 des Gesetzes über das Posttaxwesen kommt im vorliegenden Falle für jede im Couvert enthaltene Sendung das tarifmäßige Porto in Ansatz. Demgemäß wird jeder der 20 Briefe — weil ungenügend frankirt — mit 17 Pfg. Porto belastet. Verweigert der Empfänger eines Briefes die Berichtigung der darauf angerechneten Taxe oder wird ein solcher Brief aus anderen Gründen

unbestellbar, so wird derselbe mit der darauf lastenden Taxe an die Aufgabepostanstalt zurückgeschickt und sodann weiter wie jeder andere unbestellbare Brief behandelt. Der Name des ursprünglichen Aufgabeortes wird auf derlei Briefen jederzeit von der Postanstalt, welche die Zusendung erhält, vor der Abgabe oder Weiterbeförderung an den Empfänger übereinstimmend mit dem auf dem Umschlage der Sendung befindlichen Stempelabdrucke handschriftlich verzeichnet.

Ad II.

Die Ausfertigung von Doppelpostanweisungen darf erfolgen:

1. Wenn nachgewiesen ist, daß die abgängige Postanweisung während der Postbeförderung bezw. vor der Zustellung an den Adressaten zu Verlust gegangen ist.

2. Wenn dem Empfänger eine richtig zugestellte Postanweisung vor der Erhebung des Geldbetrages abhanden gekommen ist und derselbe den Verlust bei der Postanstalt am Bestimmungsorte noch vor der Auszahlung des Geldbetrages angemeldet hat.

3. Wenn eine bereits ausgezahlte Postanweisung der verrechnenden Postanstalt zu Verlust gegangen sein sollte.

Die weiteren Ausführungsbestimmungen siehe D.-V. Nr. 24 vom Jahre 1893 bezw. Anweisung zur postdienstlichen Behandlung der Postanweisungen S. 15 u. § 33 Abs. X Ausführungsbest. der P.-O.

Ad III.

1. Die Zeitungs-Einnahmen bestehen:

a) Aus den Lokalabonnementsgeldern mit den Zustellgebühren,

b) aus den von auswärts eingehenden Abonnementsgeldern,

c) aus den Speditionsgebühren für außerordentliche Beilagen.

Bei den Expeditionen kommen nur die sub a bezeichneten Einnahmen in Betracht.

In Bezug auf die Verrechnung dieser Einnahmen ist zu unterscheiden zwischen Expeditionen mit und solchen ohne Kassabuchführung.

Nachstehend wird das Verfahren bei einer Expedition mit Kassabuchführung eingehender behandelt.

Zur Verbuchung dienen folgende Hilfsbücher:

1. Postbotenannahmebuch für Zeitungen . . . . . Form. C 13,
2. Zeitungsannahmebuch (Schalter) . . . . „ C 12,
3. Zeitungs-Bestell- und Vertheilungsbuch . . . . . „ C 15,
4. Zeitungszusammenstellg. u. Hauptzusammenstellg. Form. C 16 u. 17.

Die Bestellung kann entweder am Schalter der Expedition oder bei dem Postboten bewirkt werden. Im Postorte selbst können die Zeitungen von den Beziehern nur am Postschalter bestellt werden.

Im ersteren Falle erfolgt zunächst Verbuchung im

Zeitungsannahmebuch (Schalter)

und zwar, wenn das Abonnement auf Grund eines dem Abonnenten

von der Expedition zugesendeten Conto erfolgt, lediglich unter Vortrag der Nummer dieses Conto. Ueber den gezahlten Betrag wird dann dem Abonnenten mit Form. C 25 bezw. C 38 Quittung geleistet. Die Zeitungsconti sind als Schalterkontrol-Belege täglich mit dieser Kontrole an den Expeditionsvorstand abzuliefern.

Wurde dem Abonnenten kein Conto zugestellt, so werden die Zeitungen einzeln im Annahmebuch vorgetragen, ferner wird auf Verlangen ein Zeitungsconto — Form. C 22 — abgegeben.

Erfolgt die Bestellung bei dem Postboten, so verbucht dieser sie in dem von ihm zu diesem Zwecke zu führenden

Postboten-Zeitungs-Annahmebuch.

Eine Ausfolgung von Conti an Abonnenten, welche durch Vermittelung der Postboten Zeitungen bestellen, erfolgt nicht, sondern es wird den Abonnenten gleichfalls das schon erwähnte Quittungsform. — C 25 bezw. C 38 — gegen Bescheinigung im Zeitungsannahmebuch des Postboten behändigt.

Die nach dem Postboten-Zeitungs-Annahmebuch täglich anfallende Ablieferungssumme ist nach Empfangsbestätigung Seitens des Schalteristen in das Schalterannahmebuch überzutragen, welch' letzteres beim Tagesabschluß vom Vorstande bescheinigt wird.

Die im Letzteren anfallende Tagessumme — ausgeschieden in Abonnementsbeträge und Zustellgebühren — erscheint nunmehr zunächst in der Schalterkontrole und hierauf im Kassabuch, wobei die Zeitungszustellgebühren dem übrigen Anfall an Zustellgebühren zugezählt werden.

Die Verrechnung und Verbuchung der Zeitungsgefälle erfolgt semesterweise und zwar umfaßt das 1. Semester die Zeit vom 15. Dezember bis 15. Juni, das zweite die Zeit vom 15. Juni bis 15. Dezember.

Auf Grund der Einträge im Postboten-Zeitungs-Annahmebuch und jenem, das am Schalter zu führen ist, erfolgt Buchung im

Zeitungs-Bestell- und Vertheilungsbuch

und zwar ausgeschieden nach Verlagsämtern; die außerhalb Bayern erscheinenden Zeitungen sind in eine eigene Abtheilung aufzunehmen.

Alsdann werden die einzelnen Zeitungen in der

Zeitungszusammenstellung

behufs Festsetzung der Schuldigkeit an die einzelnen Verlagsämter gebucht; diese Einträge sind mit den von den Verlagsämtern eingehenden Conti genauest zu vergleichen.

II. Die Ausgaben auf Zeitungen

sind von den Expeditionen in der Zusammenstellung nach den verschiedenen Verlagsämtern nachzuweisen und durch die von den Verlagsämtern quittirten Postanweisungsabschnitte zu belegen, nachdem die Abführung der Zeitungsgelder nur mehr mittelst Postanweisungen,

welche auch auf höhere Beträge als 400 Mark zulässig sind, erfolgen darf.

Die I. Zahlung ist in den ersten 14 Tagen des 1. Semestermonats,
„ II. „ „ „ „ „ 14 „ „ 4. „
„ III. „ „ „ „ „ 14 „ „ 5. „
an die Zeitungs- bezw. Hauptzeitungsexpedition zu bewirken.

Die Zustellgebühren werden mit den übrigen Zustellgebühren abgeführt und zwar in dem Monat, in welchem sie vereinnahmt wurden, ausnahmlich jener, welche Ende Juni und Dezember anfallen und dann im folgenden Semester abgeliefert werden.

Ad IV.

Fehlt an einem Bestimmungsorte zu einer Sendung die Postpacketadresse, so ist das Stück, wenn über den Adressaten und seine Zahlungsfähigkeit kein Zweifel besteht, mittelst Nothadresse zur Bestellung zu bringen. Trifft die Originaladresse nicht binnen 24 Stunden nach Ankunft des Stückes ein, so ist die Aufgabepostanstalt um ein Duplikat der Adresse und um Mittheilung der auf der Sendung haftenden Porto- 2c. Beträge zu ersuchen.

Fehlt am Bestimmungsorte zu einer Postpacketadresse die Sendung, so ist die Packetadresse in das Vormerkbuch über fehlende und überzählige Stücke aufzunehmen und, falls das Stück nicht binnen dreimal 24 Stunden eintrifft, dem Adressaten über das Fehlen des Stückes ein Notizzettel zuzustellen und derselbe um Angabe des Inhaltes der fehlenden Sendung zu ersuchen.

Ueber das Fehlen des Stückes hat die Bestimmungspostanstalt an diejenige Anmeldestelle Meldung zu erstatten, welcher sie zugewiesen ist.

Zugleich ist, auch wenn der Inhalt der Sendung vom Adressaten angegeben werden konnte, eine zweite augenfällig als Duplikat zu bezeichnende Ausfertigung der Meldung an die Postanstalt des Aufgabeortes mit dem Ersuchen abzusenden, noch beim Absender Nachfrage über den Inhalt der Sendung zu halten.

Die weiteren Ausführungen siehe Ver. Bl. 87 v. J. 1875, S. 560.

2., Erste Expeditoren-Prüfung am 16. bis 18. Mai 1894.

I. Welche Pflichten obliegen dem Expeditionsvorstande in Bezug auf die Ueberwachung der unterstellten Beamten und Bediensteten hinsichtlich aller Zweige des Postdienstes?

II. Ein Postbote erkrankt; was hat Seitens des Expeditionsvorstandes in diesem Falle zu geschehen; was ist ferner zu thun, wenn

a) die Dauer der Krankheit auf den laufenden Monat sich erstreckt,

b) die Krankheit im abgelaufenen Monate begonnen und im laufenden Monate endigt,

c) der Krankheitszustand mehrere Monate andauert?

III. Wer hat sich bei einer gemischten Expedition mit der Führung des Postauftragsdienstes zu befassen; wie geschieht die Annahme und Weiterleitung der Postauftragssendungen; welche Behandlung erfahren dieselben am Bestimmungsorte und wie wird bezüglich der Nachsendung von Postaufträgen verfahren?

IV. Es ist eine übersichtliche Darstellung des monatlichen Postabrechnungsgeschäftes zu geben, die Art und Weise des provisorischen und definitiven Kassabuchabschlusses zu erläutern und die hierüber bestehenden Bestimmungen aufzuführen.

Bearbeitungszeit: 1½ Stunden.

Ad I.

Der Expeditionsvorstand hat das unterstellte Personal in Bezug auf richtige Ausführung der postdienstlichen Bestimmungen zu überwachen, und zwar in Hinsicht auf die Beamten auf Einhaltung der Dienststunden und der genauen Führung der vorgeschriebenen Bücher und Register. Die eingezahlten Postanweisungen sind von ihm vor jedem Postabgang mit den Einträgen im Postanweisungs-Annahmebuch zu vergleichen, und ist dieß von demselben zu konstatiren. Ferner hat der Vorstand die übrigen Bücher, besonders in Bezug auf Werthsendungen und Einschreibbriefe, sowie Zustellgebühren zu prüfen; Gleiches hat auch mit der Schalterkontrole täglich zu geschehen. Monatlich ein Mal hat der Vorstand die Schalterkassa persönlich zu stürzen und sich von dem wirklichen Vorhandensein der am Schalter aufliegenden Werthzeichen- und Markenbestände zu überzeugen. Rücksichtlich des Bestellpersonales ist in Bezug auf vorschriftsgemäße Bestellungsweise und die Bestätigungen stets Kontrole zu üben und die korrekte Ausführung der Bestellgänge und Dienstführung möglichst zu überwachen.

Dem Gesammtpersonal ist von allen einschlägigen Verfügungen und neuen Vorschriften stets rechtzeitig gegen Nachweis Kenntniß zu geben. (Siehe auch D.-B. 76/1892.)

Ad II.

Bezüglich dieses Punktes ist während der Drucklegung eine Aenderung eingetreten, so daß die ursprünglich gegebene Beantwortung der Frage hinfällig geworden ist.

Das früher vorgeschriebene, besondere Verfahren bei Erkrankung von Postboten ist durch die Aufnahme dieser Bediensteten in den Status D IV hinfällig geworden. Es ist jetzt bei Erkrankung von Postboten ebenso zu verfahren wie bei Erkrankung der übrigen statusmäßigen Bediensteten.

Ad III.

Bei einer gemischten Expedition, an welcher mehr als ein Hilfsarbeiter vorhanden ist, hat der Vorstand mit der Führung des Postauftragsdienstes sich selbst zu befassen.

Die Annahme und Weiterleitung erfolgt in derselben Weise wie die der eingeschriebenen Briefe.

Bei Ankunft eines Postauftrages ist derselbe in das Eingangsbuch für Einschreibbriefe, nicht aber in das Bestellnotizbuch einzutragen.

Der Vorstand öffnet den Postauftrag, prüft den Inhalt und trägt Ersteren in das Postauftragsbuch ein; vermerkt sodann das für die Zustellung Nöthige auf der Rückseite des Umschlages und übergibt den Auftrag unter Bestätigung dem Bestellpersonal.

Wird der Auftrag eingelöst, so ist der Betrag abzüglich der Postanweisungsgebühr per Postanweisung an den Absender sofort abzuführen, im Auftragsbuche geeigneter Vortrag zu machen und der Auftrag nebst Umschlag aufzubewahren. Nach Ablauf eines Quartals sind die Postaufträge nebst Umschlägen an das k. Oberpostamt einzusenden.

Wird der Postauftrag nicht sofort eingelöst und ist nicht sofortige Rücksendung oder Protest-Erhebung verlangt, so bleibt derselbe bei der Expedition und wird nach 7 Tagen abermals zur Zahlung vorgezeigt; hierüber ist weiterer Vortrag im Auftragsbuche zu machen.

Wird der Auftrag abermals verweigert, so ist derselbe nebst Anlage unter Dienst-Couvert zu legen und als Postdienstsache eingeschrieben an den Absender zurückzuleiten; der ursprüngliche Umschlag ist zurückzubehalten.

Ist ein Auftrag zum Protest vorgeschrieben, so ist im Nicht-Einlösungsfalle am Verfalltage der Auftrag nebst dem Wechsel unter Umschlag als Dienstsache und eingeschrieben an den betreffenden Gerichtsvollzieher des Bezirkes abzusenden.

Eine Nachsendung eines zum Proteste vorgeschriebenen nicht eingelösten Wechsels erfolgt nicht.

Bei gewöhnlichen Postaufträgen zur Geldeinziehung und Accepterholung findet eine Nachsendung an den etwa verzogenen Adressaten statt. Ebenso wird ein derartiger Postauftrag, bei welchem der Absender im Nichteinlösungsfalle die Weitersendung an einen zweiten Adressaten verlangt hat, an Letzteren nachgesandt.

Ad IV.

Die ausführliche Behandlung dieser Aufgabe siehe Seite 136 und 137.

3., Erste Expeditoren-Prüfung am 27. bis 29. Nov. 1894.

I. Ein Kaufmann richtet an den Vorstand der k. Postexpedition N. ein schriftliches Gesuch um Umtausch:

a) einer bayerischen Gebührenmarke zu 4 Mk.,

b) einer vor 4 Wochen irrig verwendeten Reichs-Wechselstempel-Marke zu 2 Mk.

Die Marken wurden am Schalter der k. Postexpedition N. gekauft und sind im Besitze des Kaufmannes unbrauchbar geworden. In welcher Weise ist dieses Gesuch, dem die unbrauchbar gewordenen Marken beigefügt sind, zu erledigen, bezw. welcher Aufschluß ist dem Gesuchsteller zu geben?

II. Auf Grund welcher Rechnungs-Ergebnisse und auf welche Weise wird die monatliche Ablieferungsschuldigkeit einer Postexpedition mit Telegraphendienst an die k. Postbezirkskassa festgestellt und zur Einsendung gebracht?

III. In welcher Weise sind die Revisionserinnerungen aus dem Postanweisungsverkehre (Ersätze und Guthaben) zu erledigen?

IV. Was versteht man unter Laufschreiben, was unter Nachfrageschreiben? Welche Gebühr wird für den Erlaß solcher Schreiben erhoben und wie wird dieselbe verrechnet? Wann und in welcher Weise findet eine Rückerstattung dieser Gebühr statt? Wie erfolgt die Versendung dieser Schreiben im innern bayerischen, sowie im deutschen und deutsch-österreichischen Wechsel-Verkehre und wie werden die zurückgelangten Lauf- und Nachfrageschreiben behandelt?

Bearbeitungszeit: 1½ Stunden.

Ad I.

a) Bezüglich des Umtausches einer Gebührenmarke zu 4 Mk. ist dem Kaufmann der Aufschluß zu ertheilen, daß er sein Gesuch an die einschlägige k. Kreisregierung, Kammer der Finanzen richten möge. Anweisung zur Behandlung des Rechnungs- und Kassawesens § 19 Z. 2.

b) Die irrig verwendete Reichswechselstempelmarke ist dem Kaufmanne gleichfalls und mit dem Anfügen zurückzugeben, daß ein Umtausch irrig verwendeter Marken dieser Art nur dann stattfindet, wenn der Schaden mindestens einen Thaler beträgt rc. rc., wie in § 20 Z 3 der Anweisung zur Behandlung des Rechnungs- und Kassawesens.

Bekanntmachg. des Kanzlers d. norddeutschen Bundes vom 13. Dez. 1869. V.- u. A.-Bl. Nr. 49 v. 1871

Ad II.

Zur Feststellung der monatlichen Ablieferungsschuldigkeit einer Postexpedition mit Telegraphendienst sind zunächst zu fertigen:

Anw. z. Behdlg. d. Rechngs.- u. Kassaw. bei den k. Post- u. Telegraph.-Anst. v. 1. Jan. 1886.

1. die Postmarken-Nachweisung;
2. die Portorechnung;
3. die Zeitungsrechnung (wenn die Expedition eine Zeitungsverlagsanstalt ist und nur halbjährig);
4. die Zusammenstellung der Einnahmen an Bestell- und Einlieferungsgebühren;
5. die Telephonrechnung und Nachweisung über den Absatz von Telephonbilleten;
6. die Gebührenmarkennachweisung;
7. die Reichswechselstempelmarkennachweisung;
8. die Reichsstempelmarkennachweisung;
9. die statistische Gebührenmarkennachweisung;
10. die Beitrags- und Doppelmarkennachweisung;
11. die Postanweisungsabrechnung auf Grund der Postanweisungsabgleichung.

Aus den Rechnungsergebnissen sub 1 mit 5 ist durch Addition bezw. Subtraktion eine Summe zu bilden, von der die laut Kassenscheinen der Postbezirkskassa gutgemachten Beträge in Abzug zu bringen sind. Diese Differenz „Saldo A" ist zu der aus den Rechnungsergebnissen sub 6 mit 10 sich ergebenden Summe „Saldo B" hinzuzuzählen. Das Rechnungsergebniß sub 11, „Saldo C" bildend, wird, je nachdem es eine Mehreinnahme oder Mehrausgabe ausweist, zur Summe von Saldo A plus B addirt bezw. davon subtrahirt. Das Endresultat bildet die Ablieferungsschuldigkeit.

Die Einsendung der Ablieferungsschuldigkeit, welch letztere in gewissen Fällen eine Mehrausgabe (Guthaben oder Ueber-saldo), zumeist jedoch eine wirkliche Schuld darstellt, erfolgt auf Grund einer in Duplo zu fertigenden Abrechnung, welcher sämmtliche vorbenannte Rechnungsbelege, soferne sie nicht als Terminssachen vorher zur Einsendung zu gelangen hatten, sowie die als Deckung dienenden Ausgabebelege wie „Gehaltsquittungen, (welche mit den nach erfolgten Abzügen verbleibenden Restbeträgen aufzurechnen sind), Quittung der Gemeinde-Krankenversicherungskassa, Quittung der Expedition über den Ankauf von Beitragsmarken für einen Aushelfer oder Hilfsboten, Quittung über Expeditionsaversa 2c. 2c." beizulegen sind.

Diese sämmtlichen Rechnungsbelege sind ihrer Größe nach aufeinandergelegt und nach der Reihenfolge ihres Vortrags in der Abrechnung geordnet mit letzterer in einem besonderen Packete verpackt unter Einschreibung an die Bezirkskasse einzusenden. Die bez. Geldsendung selbst erfolgt unter Beigabe einer Münzliste als Geldbrief oder Werthpacket.

Ad III.

D.-B. Nr. 24 v. J. 1893. Weist der Revisionsauszug einen Ersatzbetrag aus, so hat diesen die Postanstalt im Postanweisungsannahmebuche mit dem Vortrage: „Ersatz laut Revisionsauszug für den Monat . . . ." sofort in Einnahme zu setzen, die Ordnungsnummer auf die Rückseite des Revisionsauszuges aufzukleben und den Tag der Verbuchung auf dem Revisionsauszug anzugeben.

Weist der Revisionsauszug ein Guthaben aus, so ist die von der Postanweisungskontrole ausgefertigte postdienstliche Anweisung abzunehmen, im Postanweisungsankunftsbuche einzutragen und gleich den übrigen ausbezahlten Postanweisungen zu behandeln.

Die betreffende Nummer des Ankunftsbuches und das Datum des Eintrages sind auf dem Revisionsauszuge anzugeben.

In beiden Fällen ist der Revisionsauszug mit sämmtlichen verbleibenden Beilagen binnen 6 Tagen unter Umschlag an die Postanweisungskontrole zurückzusenden.

Ad IV.

Zur Nachforschung über die Bestellung von Brief- oder Packetpostsendungen werden auf Grund der Postordnung für das Königreich Bayern Laufschreiben erlassen; auf Grund der Ausführungsbestimmungen zu dieser Postordnung ist jedoch ein Unterschied zu machen zwischen Laufschreiben und Nachfrageschreiben; demnach versteht man unter Laufschreiben im weiteren Sinne des Wortes die Schreiben bezüglich der Nachforschung über die richtige Bestellung der Postsendungen überhaupt; unter Laufschreiben im engeren Sinne versteht man die Schreiben zur Nachforschung nach jenen Sendungen, für welche die Post eine Haftung übernommen hat; unter Nachfrageschreiben hingegen versteht man die Schreiben zur Nachforschung nach dem Verbleibe gewöhnlicher Briefpostsendungen.

P.-O. v. 1. Mai 1889 §§ 41 u. 100. D.-B. Nr. 15 vom 28. April 1895.

Für Laufschreiben wird im Allgemeinen eine Gebühr von 20 Pfg. erhoben, die bei Laufschreiben im engeren Sinne im Voraus durch Aufkleben einer 20 Pfennig-Marke zu verrechnen ist; für die Nachfrageschreiben wird sie jedoch erst nachträglich und nur in denjenigen Fällen erhoben, in welchen die richtig erfolgte Aushändigung der Sendung an den Empfänger festgestellt wird.

Eine Rückerstattung findet statt, wenn sich ergibt, daß die Nachforschung durch Verschulden der Post herbeigeführt worden ist. Die Gebühr ist mit der Ermächtigung des vorgesetzten Oberpostamtes und der Quittung des Antragstellers bedeckt im Entlastungshefte zu verausgaben.

Die Versendung der Lauf- und Nachfrageschreiben erfolgt im innern bayerischen, sowie im deutschen und deutsch-österreichischen Verkehr unter Umschlag als Postdienstsache direkt an die Bestimmungspostanstalt. Die Versendung der Doppel von Laufschreiben, oder der Laufschreiben in besonders wichtigen Fällen hat unter Einschreibung zu erfolgen.

Ist aus einem zurückgehenden Nachfrageschreiben zu ersehen, daß der Adressat die Sendung richtig erhalten hat, so ist dieß dem Absender schriftlich mitzutheilen mit dem Beifügen, daß die Empfangsbestätigung bei der Postanstalt eingesehen werden könne. Auf dem Umschlage zu dem bezüglichen Schreiben ist der Gebührenbetrag von 20 Pfg., sofern derselbe nicht im Voraus entrichtet worden ist, oder das Nachfrageschreiben gebührenfrei zu erlassen war, behufs Einziehung durch den bestellenden Boten vorzumerken, wie „Laufzettelgebühr 20 ₰". Der eingehobene Betrag ist mittelst Freimarke auf dem Fragebogen zu verrechnen, die Erledigung im Geschäftsbuche vorzumerken, und das erledigte Nachfrageschreiben in Aufbewahrung zu nehmen.

Ist dagegen die Ablieferung der Sendung an den Adressaten nicht festgestellt worden, und ist auch eine nochmalige Durchsicht der vorliegenden unbestellbaren Korrespondenz gleichfalls erfolglos geblieben, so sind die Nachfrageschreiben mit kurzem Bericht dem vorgesetzten Oberpostamte vorzulegen, woselbst Nachschau unter den zur Einsendung gelangten Rückbriefen ꝛc. gehalten wird. Hat auch letztere Ermittelung zu keinem Ergebnisse geführt, so ist die Sendung auf dem Leitwege zu verfolgen. Die Aufgabepostanstalt hat hierbei das Nachfrageschreiben in einen Bogen weißen Papieres einzulegen und auf Letzterem den Leitnachweis zu beginnen. Gelangt das Nachfrageschreiben mit dem Leitnachweise an die Aufgabepostanstalt zurück, so hat wiederholte Nachschau unter den Rückbriefen und in den Rückbriefverzeichnissen stattzufinden, und im Falle der Erfolglosigkeit der angestellten Erhebungen ist der Antragsteller von dem Ergebnisse der Nachforschung schriftlich zu verständigen. Auf dem Nachfrageschreiben hat die Postanstalt die erfolgte Verständigung des Antragstellers amtlich zu bestätigen. Sämmtliche auf die Nachfrage bezüglichen Schriftstücke sind bei der Postanstalt vorerst einen Monat lang aufzubewahren und dann an das vorgesetzte Oberpostamt mit kurzem Berichte einzusenden.

Hat sich die Sendung auf Grund des Leitnachweises ermitteln lassen, so ist sie mit dem Nachfrageschreiben an den in Letzterem angegebenen Empfangsberechtigten durch Vermittelung der bezügl. Postanstalt zur Zustellung zu bringen. Auf dem Nachfrageschreiben ist Empfangsbestätigung zu erholen, und die sämmtlichen Schriftstücke sind, soferne die Zustellung nicht an den Antragsteller erfolgt, an jene Postanstalt, von welcher das Nachfrageschreiben ausgegangen ist, zu überweisen. Letztere Postanstalt hat sodann den Antragsteller zutreffendenfalls unter Einziehung der Laufzettelgebühr über die Erledigung zu verständigen, wie auch den an den Nachforschungen betheiligten bayerischen Postanstalten von der Auffindung der nachgefragten Sendung Kenntniß zu geben. Die erwachsenen Schriftstücke hat dieselbe zu den Akten zu nehmen. —

Ist das über eine nachzuweisende Sendung erlassene Laufschreiben mit der Bestätigung über die ordnungsgemäße Auslieferung an den Empfangsberechtigten bezw. der Nachricht über den Verbleib der Sendung oder der Aufklärung über die angebliche verzögerte Aushändigung an die Aufgabepostanstalt zurückgelangt, so hat Letztere den Antragsteller (Absender ꝛc.) von dem Ergebnisse der Nachforschungen schriftlich zu verständigen — zutreffendenfalls mit dem Hinweise, daß die Empfangsbestätigung des Adressaten bei der Postanstalt eingesehen werden könne. Das Laufschreiben ist nach Vormerkung der Erledigung im Geschäftsbuche zu den Akten zu nehmen.

Haben Nachforschungen über den Verbleib der Sendung zu keinem Ergebnisse geführt, so ist das Laufschreiben rc. dem vorgesetzten Oberpostamte unter berichtlicher Darlegung des Sachverhaltes zu weiterem Befinden vorzulegen.

4., Erste Expeditoren-Prüfung am 2. bis 4. Mai 1895.

I. Dem Kaufmanne A in Neuburg a/D. ist die Postanweisung Nr. 316 aus Ansbach über 350 Mk. richtig zugestellt worden, vor der Erhebung des Geldbetrages jedoch abhanden gekommen. A hat den Vorstand der k. Postverwaltung Neuburg a/D. hievon verständigt. Es ist nun das gesammte Verfahren zu schildern, welches

a) die Bestimmungspostanstalt Neuburg a/D. und
b) die Aufgabepostanstalt Ansbach hierbei einzuhalten hat.

II. Im Schaltervorplatze der k. Postexpedition N ist ein Regenschirm zurückgelassen worden; von wem, ist nicht bekannt. Was hat nun in diesem Falle der Vorstand der k. Postexpedition N zu thun?

III. Welchen Ersatz leistet die Postverwaltung für die postordnungsgemäß aufgelieferten Packetpostsendungen in Verlustfällen? Wann und unter welchen Voraussetzungen erlischt die von der Postverwaltung übernommene Haftungsverbindlichkeit?

IV. A erscheint am Schalter der k. Postexpedition N und verlangt einen von ihm aufgegebenen und vollständig frankirten gewöhnlichen Brief an den Kaufmann R. Samson in Nürnberg wieder zurück. Welches Verfahren ist einzuhalten

a) wenn der Brief noch nicht abgegangen ist;
b) wenn der Brief bereits weitergeleitet ist?

Bearbeitungszeit: 1½ Stunden.

Ad I.

a) Die Bestimmungspostanstalt Neuburg a/D. hat die Auszahlung auszusetzen und im Postanweisungs-Ankunftsbuche entsprechende Vormerkung zu machen; ferner hat sie den Empfänger A zu veranlassen, durch den Absender bei der Aufgabepostanstalt Ansbach die Uebersendung eines Doppels der fraglichen Postanweisung zu erwirken; die Auszahlung darf erst nach ertheilter oberpostamtlicher Genehmigung erfolgen. D.-B. Nr. 24. Anweisung zur postdienstlichen Behandlung d. Postanweisungen v. März 1893.

b) Die Aufgabepostanstalt Ansbach hat das Doppel 1. mit dem Vermerk zu versehen „Duplikat der Postanweisung vom . . .“, „das Original laut Nachricht des Adressaten verloren“; 2. mit dem Datum der Absendung desselben abzustempeln, im Postvermerk aber den Tag der Absendung der Original-Postanweisung anzugeben; 3. unter Umschlag als Postdienstsache an die Bestimmungspostanstalt zu übersenden.

Im Postaufgabescheine bezw. Postaufgabebuche ist zu vermerken, daß und an welchem Tage ein Doppel eingeliefert worden ist. Die Bestimmungspostanstalt hat das Doppel dem vorgesetzten Oberpostamte zur Auszahlungsgenehmigung vorzulegen.

Ad II.

P.=O. § 99 Ziff. 6 b. Ausf.= Best.

Der Regenschirm ist im gegebenen Falle an die einschlägige Polizeibehörde abzuliefern. Die Postanstalt hat sich die geschehene Ablieferung dieses Fundgegenstandes von der Ortspolizei bestätigen zu lassen, vor dem Schalter entsprechende Bekanntmachung anzuheften und die polizeiliche Empfangsbescheinigung unter genauer Bezeichnung des Fundgegenstandes, sowie des Tages und der Zeit der Auffindung dem k. Oberpostamte mit Bericht vorzulegen.

(Fundgegenstände, von denen nach Lage der Sache angenommen werden kann, daß sie Sendungen entstammen, welche der Postanstalt bereits zur Beförderung übergeben worden sind, werden, soferne sich ihre Zugehörigkeit zur bezüglichen Sendung nicht sofort ermitteln läßt, nach Maßgabe der Bestimmungen für unbestellbare Gegenstände behandelt.)

Ad III.

Weltpostvertrag vom 4. Juli 1891, Seite 262.

Im internationalen Verkehr leistet die Postverwaltung einen dem wirklichen Betrage des Verlustes entsprechenden Ersatz, ohne daß indeß diese Entschädigung bei gewöhnlichen Packeten 15 Franken oder 25 Franken, je nachdem das Gewicht derselben bis zu 3 kg oder darüber beträgt, und bei Werthpacketen den Betrag der Werthangabe übersteigen darf. Ferner hat der Absender auch Anspruch auf Erstattung der Beförderungsgebühren.

Postgesetz vom 28. 10. 1871, §§ 8, 9, 10 und P.=O. § 103/I.

Im deutschen und im deutsch=österreichischen Wechselverkehr vergütet die Postverwaltung den wirklich erlittenen Schaden, jedoch niemals mehr als 1 Thaler für jedes Pfund (= 500 g) der ganzen Sendung. Bei Werthsendungen wird die Werthangabe zu Grunde gelegt. Für eine zu Verlust gegangene rekommandirte Sendung wird ein Ersatz von 14 Thalern = 42 Mk gezahlt, sofern nicht Ersatz von 6 Mk. pro kg eine höhere Summe ergibt.

Die von der Postverwaltung übernommene Haftpflicht erlischt im internationalen Verkehr mit dem Ablaufe von 1 Jahre, vom Tage der Einlieferung einer Packetpostsendung an gerechnet,

ferner im Falle des Verlustes oder der Beschädigung durch höhere Gewalt, durch die Schuld oder Fahrlässigkeit des Absenders oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes selbst;

im deutschen und deutsch=österreichischen Wechselverkehr:

P.=O. § 104 I.

1. durch Unterlassung der Verfolgung des Ersatzanspruches innerhalb 6 Monaten, 2. durch unbeanstandete Uebernahme der Sendung von Seite des Empfängers und 3. durch Auslieferung der Sendung an eine ausländische Beförderungsanstalt.

Ad IV.

P.=O. v. 1. Mai 1889, § 24 Z. III, IV, V u. VI.

a) Wenn der Brief noch nicht abgegangen ist, so wird er dem A gegen Vorzeigung eines von derselben Hand, von welcher die Aufschrift der Sendung geschrieben ist, gefertigten Doppels des Briefumschlages zurückerstattet; gegen Ueberlassung des Briefumschlages wird dem A der Werth der verwendeten Marken vergütet.

b) Ist der Brief bereits abgegangen, so hat der Absender das Verlangen der Zurücknahme des Briefes schriftlich zu stellen und ein in vorbemerkter Art gefertigtes Doppel der Aufschrift beizufügen. Die Expedition N hat sodann das Zurückforderungsschreiben auszufertigen und mit dem Doppel gegen Erlag von 30 Pfg. als Einschreibsendung nach Nürnberg zu senden. Eine Rückvergütung der verwendeten Marken findet dießfalls nicht statt. Im Falle telegraphisch verlangter Rückforderung hat die Postexpedition N die Ausfertigung eines Telegrammes vorzunehmen und die zutreffende Telegrammgebühr von A. zu erheben.

5., Erste Expeditoren-Prüfung am 10. bis 12. Sept. 1895.

I. In welchen Fällen ist die Ausfertigung von Doppelpostanweisungen zulässig, und welche Vorschriften bestehen hinsichtlich deren Ausfertigung?

II. Welche Gebühren werden für die Schreiben mit Zustellungsurkunden erhoben?

Welches Verfahren ist einzuhalten, wenn diese Gebühren

a) dem Absender,

b) dem Empfänger,

zur Zahlung überlassen werden?

III. Von dem Geschäftshause Emkes & Co. in Emmerich werden in einem frankirten Packete 50 verschlossene, mit je 3 Pfg. in bayerischen Marken frankirte Briefe an die k. Postexpedition Schrobenhausen mit dem Ersuchen versendet, diese Briefe den Aufschriften entsprechend an Einwohner in Schrobenhausen zustellen zu lassen. Das Gewicht eines jeden Briefes beträgt 12 g. In welcher Weise ist Seitens des Expeditionsvorstandes in Schrobenhausen mit diesen Briefen zu verfahren und was hat zu geschehen, wenn der Empfänger eines solchen Briefes die Annahme verweigert oder ein solcher Brief überhaupt unbestellbar wird?

IV. Bei der k. Postexpedition Starnberg ist eine Postanweisung aus München an Hans Breyer, postlagernd Starnberg, im Betrage zu 100 Mk. eingegangen; vor Eingang der Postanweisung war der Adressat nach Zürich abgereist und hat von dort aus an die Expedition Starnberg das Ersuchen gerichtet, ihm den Geldbetrag nach Zürich nachzusenden. Welches Verfahren ist in diesem Falle einzuhalten?

Bearbeitungszeit: 1½ Stunden.

Ad I.

D.=V. Nr. 24 März 1893. Die Ausfertigung von Doppelpostanweisungen ist zulässig

1. wenn nachgewiesen ist, daß die abgängige Postanweisung während der Postbeförderung bezw. vor der Zustellung an den Adressaten zu Verlust gegangen ist;

2. wenn dem Empfänger eine richtig zugestellte Postanweisung vor der Erhebung des Geldbetrages abhanden gekommen ist und derselbe den Verlust bei der Postanstalt am Bestimmungsorte noch vor der Auszahlung des Geldbetrages angemeldet hat;

3. wenn eine bereits ausbezahlte Postanweisung der verrechnenden Postanstalt zu Verlust gegangen sein sollte.

Zur Ausfertigung eines Doppels einer Postanweisung ist ein ungestempeltes Formular zu verwenden. Dasselbe ist als Doppel zu bezeichnen und daneben ist der Aufgabetag der Ursprungspostanweisung in abgekürzter Form anzugeben. Im Postvermerk ist gleichfalls der Aufgabetag der Ursprungspostanweisung einzutragen. Das Doppel ist mit dem Aufgabestempel des laufenden Tages, d. i. desjenigen Tages, an welchem die Einlieferung desselben erfolgt, zu bedrucken. Im Postaufgabescheine bezw. im Postaufgabebuche ist zu vermerken, daß und an welchem Tage ein Doppel der Postanweisung eingeliefert worden ist.

Ad II.

P.=O. v. 1. Mai 1889. § 21. A) Für Briefe mit Zustellungsurkunden werden erhoben:

a) die tarifmäßige Brieftaxe,

b) eine Zustellungsgebühr von 20 Pfg. und

c) das Porto von 10 Pfg. für die Rücksendung der Zustellungsurkunde an den Aufgabeort.

Im Falle verlangter Einschreibung kommt außer der unter a bezeichneten Taxe noch die Einschreibgebühr von 20 Pfg. zur Erhebung.

Falls die Zustellung nicht ausgeführt werden kann, kommt nur das tarifmäßige Porto für die Beförderung nach dem Bestimmungsorte und bezw. die Einschreibgebühr in Ansatz.

Bei Briefen mit Zustellungsurkunden an Einwohner im Orts- oder Landbestellbezirke der Aufgabepostanstalt wird eine Gebühr für die Rücklieferung der Zustellungsurkunde an den Absender nicht erhoben.

B) a) Will der Absender die Gebühren tragen, so hat er bei der Einlieferung des Schreibens zunächst nur das Porto für die Beförderung des Schreibens nach dem Bestimmungsorte zu bezahlen. Nach erfolgter Zustellung wird die Zustellungsurkunde mit 30 bezw. 20 Pfg. antaxirt.

b) Soll der Empfänger die Gebühren tragen, so ist von der

Aufgabepostanstalt auf dem Schreiben nur das Porto für die Hinsendung und die etwaige Einschreibgebühr zur Anrechnung an die Bestimmungspostanstalt auszuzeichnen; von Letzterer sind sodann die vom Empfänger außerdem zu entrichtende Zustellgebühr und das Porto für die Rücksendung der vollzogenen Urkunde nachträglich in Ansatz zu bringen und nach erfolgter Einhebung auf der zurückgehenden Zustellungsurkunde in Marken zu verrechnen.

Ad III.

Die von dem Geschäftshause Emkes & Co. an die Postexpedition Schrobenhausen zugesandten 50 Briefe sind mit dem Aufgabeorte „Emmerich" handschriftlich zu bezeichnen, mit je 20 Pfg. Porto zu belegen und ohne Durchstreichung der aufgeklebten 3 Pfg.-Marken an die Empfänger zuzustellen. Geben die Empfänger, welche die Annahme der Sendung nicht verweigern, den Briefumschlag mit der nicht entwertheten Marke zurück, so wird ihnen der Werth der Letzteren zurückvergütet oder es werden nur 17 Pfg. von denselben eingehoben.

Posttaxgesetz v. 28. Okt 1871. § 5. P.-O. v. 1. Mai 1889. § 40 u. § 7.

Verweigert ein Empfänger die Annahme, oder ist ein solcher Brief unbestellbar, so wird Letzterer nach Emmerich zurückgesandt, wo der Absender Emkes & Co. das Porto von 20 Pfg. zu entrichten hat.

Ad IV.

Die Postanweisung ist in Starnberg vollständig ordnungsgemäß im Postanweisungs-Ankunftsbuche zu buchen, abzuquittiren und als Auszahlung zu verrechnen; sodann ist eine neue Postanweisung auf internationalem Formular über 98 Mk. 99 Pfg.*) in entsprechender Umrechnung in Francs und Centimes an Hans Breyer, postlagernd Zürich, auszufertigen, mit 1 Mk.-Marke zu frankiren und zur Einzahlung und Absendung zu bringen. Auf der ursprünglichen Postanweisung wie auch im Postanweisungs-Ankunftsbuche ist nebst dem Datum der Vermerk „Betrag nachgesandt nach Zürich durch Postanweisung Nr. . . . . ." anzubringen. Auf dem Abschnitte der neuen Postanweisung ist der Absender, der Betrag der ursprünglichen Postanweisung und die in Abzug gebrachte Gebühr für die neue Postanweisung vorzumerken, auch sind die auf dem Abschnitte der eingelösten Postanweisung etwa befindlichen schriftlichen Mittheilungen zu übertragen.

D.-B. 24 vom März 1893.

*) Von den 100 Mark wird 1 Pfg. für das zur Nachsendung nöthige Formular, sowie 1 Mark Postanweisungsgebühr in Abzug gebracht.

6., Erste Expeditoren-Prüfung am 17. bis 19. Dez. 1895.

I. Was versteht man unter ständigem und unständigem Vorschusse?

Welche Vorschriften bestehen

a) bezüglich der Buchung dieser Vorschüsse im Postkassabuch und

b) bezüglich der Refundirung des unständigen Schaltervorschusses zur Amtskassa?

II. Wie sind a) Postanweisungen des bayerischen Ortsverkehrs und b) Nachnahmepostanweisungen des inneren bayerischen Verkehrs im Betrage von 5 bis 10 ℳ. im Falle der Nachsendung nach einem anderen deutschen Postgebiete bezüglich der Begleichung des Taxunterschiedes zu behandeln?

III. Es ist eine übersichtliche Darstellung der Abrechnung mit der Postbezirkskassa zu geben.

IV. In den Briefkasten der k. Postexpedition Aichach I wird ein 32 g schwerer, mit 40 Pfg. frankirter und mit der Bezeichnung „Einschreiben" versehener Brief an Herrn Henneberg in Zürich vorgefunden.

Wie ist dieser Einschreibebrief zu behandeln?

Bearbeitungszeit 1½ Stunden.

Ad I.

Unter ständigem Vorschuß versteht man jenen Betrag, welcher vom Schalteristen nicht an die Expeditionskassa abgeliefert, sondern als durchlaufender Posten behandelt, d. h. in Einnahme und Ausgabe verrechnet wird. Derselbe bezweckt, einer Dienstesunterbrechung vorzubeugen, wie sie mangels dieses Vorschusses in der Zeit nach der Ablieferung an die Expeditionskassa und vor Erhalt des bis zur nächsten Ablieferung nöthigen Bedarfes an Schaltermaterial eintreten könnte. Der ständige Vorschuß ist auf Grund Erfahrung vom Oberpostamte oder bezw. Vorstande ein für allemal festgesetzt und stellt z. B. hinsichtlich der Postanweisungen jene Summe dar, um welche in der Regel mehr ausbezahlt als einbezahlt wird. Der ständige Vorschuß ist täglich auf die gleiche Höhe zu ergänzen und in der Tageskontrole dem Schalterbeamten zur Last zu schreiben. Erweist sich dieser Betrag an einzelnen Tagen als unzureichend, so wird noch eine weiter erforderliche Summe verabfolgt, welche als unständiger Schaltervorschuß bezeichnet wird.

a) Der ständige Schaltervorschuß ist im Kassabuche als durchlaufender Posten in Rubrik 22 zu verbuchen. Behufs Abgleichung erfolgt am Schlusse des Monats in Rubrik 11 des Kassabuches die Buchung in Einnahme.

b) Unständiger Schaltervorschuß wird refundirt durch Abzug von der Summe der ausgezahlten Postanweisungen Seitens des Schalterbeamten an der Schalterkontrole. (Siehe Anw. zur Kassabuchführung bei den Post- u. Telegraphenstationen, § 9, Ziff. 2 u 3.)

Ad II.

a) Taxunterschied durch Freimarken von der nachsendenden Postanstalt zu ergänzen und vom Antragsteller zu erheben. Wenn dieß unmöglich, unter entsprechender Begründung in das Entlastungsmanual aufzunehmen.

b) Deßgleichen (Postordnung f. d. Königreich Bayern, Zusatzbest. III zu § 38.)

Ad III.

Der Kassabestand bei den Abfertigungsstellen soll immer so beschränkt gehalten sein, daß er nur zur Deckung der in den nächsten Tagen fälligen Ausgaben ausreicht. Alle nicht benöthigten Gelder sind sofort abzuführen und zwar entweder auf Gefälle oder auf Postanweisungen.

Als Norm wurde festgesetzt, daß der Kassabestand bei Aemtern, Verwaltungen 2c. den Betrag von 1000 Mark, bei den Expeditionen den Betrag von 500 Mark nicht überschreiten soll.

Conf. § 28 der Anweisung z. Behandlung d. Rechnungs- u. Kassawesens.

Die dem Vorstehenden gemäß zu bewirkenden Abschlagszahlungen sollen in der Regel innerhalb des 3. und 26. jeden Monats stattfinden und in runden Summen bestehen.

Behufs Feststellung der Ablieferungs-Schuldigkeit werden die Rechnungsergebnisse

a) über Postwerthzeichen,

b) „ Porto-Einnahmen,

c) „ Bestellgebühren und Einlieferungsgebühren,

Conf. § 29 der Anweisung z. Behandlung d. Rechnungs- u. Kassawesens.

d) über Telegraphengefälle und Telephongebühren,
e) „ Gebührenmarken,
f) „ Wechselstempelmarken,
g) „ Reichsstempelmarken,
h) „ Statistische Gebührenmarken,
i) „ Beitragsmarken,
k) „ den Postanweisungsverkehr

unter Berücksichtigung der nach Obigem auf Gefälle im Laufe des Monats bereits bewirkten Abschlagszahlungen in die in Duplo vorzulegende Abrechnung mit der Bezirks-Kassa — Form. E 1 — übertragen und durch Summirung die Gesammtablieferungsschuldigkeit hergestellt.

Die auf Postanweisungen geleisteten Abschlagszahlungen oder empfangenen Vorschüsse sind in der Abrechnung über den Postanweisungsverkehr zu berücksichtigen.

Conf. § 30 der Anweisung zur Behandlung d. Rechnungs- u. Kassawesens.

Die Deckung der auf diese Weise festgesetzten Gesammtablieferungsschuldigkeit erfolgt Seitens der Expeditionen mit geringerem Geschäftsumfange durch die gleichzeitig zur Aufrechnung gelangenden Zahlscheine und soweit diese nicht ausreichen, durch Einsendung des Restbetrages in Baarem, welcher jedoch eigens zu verpacken ist.

Conf. § 31 der Anweisung zur Behandlung d. Rechnungs- u. Kassawesens.

Postanstalten von größerem Dienstumfange haben alle Quittungen über die für Rechnung der Bezirkskassa geleisteten Zahlungen schon im Laufe des Monats mit einem Aufrechnungsschein an die Bezirkskassa als Gutmachung auf Gefälle oder Postanweisungen einzusenden.

Uebersteigen die auf Gefälle gemachten Abschlagszahlungen oder die etwaige Mehrausgabe auf Postanweisungen ꝛc. die Rechnungs-Einnahmen, so schließt die Abrechnung mit einem Uebersaldo, welcher von der Bezirkskassa entweder im Baaren oder durch Gutschein auf den laufenden Monat vergütet wird.

Die Abführung der Zeitungs-Einnahmen erfolgt halbjährig und zwar nach den Bestimmungen des Dienstbefehles Nr. 37 v. J. 1892.

Die Einsendung des Rechnungsmaterials erfolgt in getrennten Packeten und zwar werden

die Karten,
„ Postanweisungen mit den Auszahlungsverzeichnissen,
„ Telegraphenstreifen,
„ Zeitungs-Conti ꝛc.

besonders verpackt eingesendet, während die Rechnungen mit der Abrechnung und den Zahlscheinen ebenfalls für sich verpackt in Vorlage kommen.

a) Provisorischer Kassabuch-Abschluß.

Am Letzten jeden Monats bezw. nach Buchung des Ergebnisses der Kontrole vom letzten Monatstage ist das Kassabuch zur Vornahme des Kassasturzes und bezw. Anfertigung des monatlichen Kassabuch-Auszuges provisorisch abzuschließen. Conf. § 14 der Anweisung zur Kassa-Buchführung bei d. k. Post- und Telegraphenanstalten.

Die sich ergebenden Summen der Einnahmen und Ausgaben werden in Rubrik 4 des Kassabuch-Auszuges übertragen, während in den Rubriken 1—3 desselben die Einnahmen und Ausgaben des abgelaufenen Monats erscheinen, die bei den Sturzausweisen unausgefüllt bleiben.

Nach dem provisorischen Abschlusse des Kassabuches erscheinen für den abgelaufenen Monat keine weiteren Einnahmen aus der Kontrole, wohl aber Ausgaben auf ausbezahlte Postanweisungen. Zu diesem Behufe ist das Kassabuch noch so lange fortzuführen, bis die Abrechnung mit der Bezirkskassa gepflogen ist.

b) Definitiver Kassabuch-Abschluß.

Bevor das Kassabuch zum definitiven Abschlusse gebracht werden kann, sind vorerst noch die bezüglichen Uebergänge in Einnahme und bezw. Ausgabe zu buchen, nachdem als Hauptgrundsatz gilt, daß Alles, was in der Rechnung als Einnahme und Ausgabe erscheint, auch in dem korrespondirenden Kassabuche vereinnahmt und verausgabt werden muß. Conf. § 16 der Anweisung zur Kassa-Buchführung bei d. k. Post- und Telegraphenanstalten.

Es sind deßhalb nach der Reihenfolge der Vorträge des Kassabuches Uebergänge und Ausgaben zu buchen:

a) auf Porto,
b) „ Bestellgebühren,
c) „ Zeitungseinnahmen,
d) „ Personengelder,
e) „ Emolumente,
f) „ zahlbare Dienstpapiere,
g) „ übrige Einnahmen und
h) „ „ Ausgaben.

Nach Vollzug dieser Vorträge von Uebergängen und Ablieferungen sind dieselben für sich ohne Zuzählung der Summen des provisorischen Abschlusses in eine Summe zu bringen und bildet dieselbe die Summe II, während jene des provisorischen Abschlusses die Summe I bildet.

Letztere ist sodann unter erstere zu setzen und hieraus die Hauptsumme zu ziehen, welche eine vollständige Abgleichung der beiden Endsummen ergeben muß.

Ad IV.

Ist ungenügend frankirt, nicht absenden. Wenn Absender bekannt, Frankirung ergänzen. Ist Aufgeber unbekannt, Brief sofort an Oberpostamt einsenden (Weltpostvertrag Art. 6, D. B. 53/1895, Briefposttarif S. 34, Ziff. 3).

7., Erste Expeditoren-Prüfung am 5. bis 7. Mai 1896.

I. Welche Gattungen von Rentenquittungen werden durch die Post ausbezahlt? Wie ist im Allgemeinen die Behandlung der Rentenquittungen

a) bei der Auszahlung und Verbuchung,

b) bei der Aufrechnung an die Postbezirkskassa? Wie findet die Vergütung der aufgerechneten Rentenquittungen an die bezüglichen Postanstalten Seitens der Postbezirkskassa statt?

II. Welchen Ersatz leistet die Postverwaltung für die postordnungsgemäß aufgelieferten Packet-Postsendungen:

a) in Verlustfällen und

b) im Falle der Beschädigung des Inhaltes einer Sendung?

Wann erlischt die von der Postanstalt übernommene Haftungsverbindlichkeit?

III. Welche Rechnungskonzepte hat der monatlich anzulegende Rechnungsakt zu umfassen?

IV. In welcher Weise sind die Revisionserinnerungen aus dem Postanweisungsverkehre (Ersätze und Guthaben) zu erledigen?

Bearbeitungszeit: $1^1/_2$ Stunden.

Ad I.

D.-B. Nr. 53 v. J. 1890 behandelt die Alters- u. Invalidenrenten. D.-B. Nr. 45 v. J. 1890 behandelt die Unfallrenten. D.-B. Nr. 45 v. J. 1894 behandelt die Beitrags-Erstattungsrenten.

Durch die Post werden vier Gattungen von Renten ausbezahlt:

1. Altersrenten,
2. Invalidenrenten,
3. Unfallrenten,
4. Beitragserstattungsrenten

in Todes- und Verheirathungsfällen nach den §§ 30 und 31 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes.

Jede dieser vier Gattungen von Renten findet gesonderte Behandlung für sich; doch gelten in Bezug auf die Auszahlung und Abführung gemeinsame Bestimmungen, welche nachstehend auszugsweise mitgetheilt werden.

Zur Wahrnehmung des Auszahlungsgeschäftes sind alle jene Postanstalten heranzuziehen, welche mit den Postbezirkskassen selbstständig abzurechnen haben. Wenn an Orten mit mehreren Postanstalten mit Genehmigung der Direktion der Posten und Telegraphen die eine oder andere Expedition am Auszahlungsgeschäfte nicht betheiligt ist, so ist durch Aushang am Schalter ersichtlich zu machen, welche Postanstalt für den in Betracht kommenden Bezirk die Entschädigungen ausbezahlt.

Die Zahlung ist grundsätzlich von dem Vorstande der Postanstalt zu bewirken.

Die Zahlung der Renten erfolgt gegen beglaubigte Quittung des in der Anweisung bezeichneten Empfängers. Die Beglaubigung, welche hauptsächlich dahin lauten muß, daß die Quittung von dem in der Anweisung genannten Empfänger eigenhändig vollzogen worden ist, muß von einem bei der Zahlung nicht betheiligten, zur Führung eines öffentlichen Siegels berechtigten Beamten unter Beidrückung des Dienstsiegels ausgestellt sein.

Die Quittung über die einmaligen Zahlungen erfolgt auf der Anweisung selbst. Wenn die Quittung von einer öffentlichen Behörde vollzogen ist, entfällt die Beglaubigung.

Die Richtigkeit der Quittung ist auf Grund der Zahlungsliste und der Anweisung zu prüfen.

An säumige Empfänger sind Erinnerungsschreiben zu erlassen.

Verlegt der Empfänger seinen Wohnsitz innerhalb des Bezirkes desselben Oberpostamtes und beantragt er die Ueberweisung der Auszahlung bei der Postanstalt seines bisherigen Wohnortes, so hat Letztere die Zahlungsanweisung mit dem schriftlichen Antrage des Zahlungsempfängers oder mit einem Vermerk über den mündlichen Antrag dem Oberpostamte vorzulegen und dabei genau anzugeben, bis zu welchem Tage auf die Anweisung Zahlung geleistet worden ist. Verlegt der Empfänger seinen Wohnsitz in einen anderen Oberpostamtsbezirk, so hat er den Antrag beim Vorstand der Berufsgenossenschaft selbst zu stellen.

Sofort nach der Auszahlung sind auf den Quittungen die A- (Altersrente), E- (Beitragserstattung), I- (Invalidenrente) oder U- (Unfallrente) Nummern der Anweisung vorzutragen.

Hierauf sind die einzelnen Beträge in der Reihenfolge ihrer Auszahlung in der schon im Laufe des Monats vorbereiteten

Zahlungsliste

auszuweisen und in dieser der Tag der Auszahlung vorzumerken.

Für jede Gattung von Renten ist eine eigene Zahlungsliste anzulegen. Am 6. oder 7. jeden Monats sind die Zahlungslisten abzuschließen und die ermittelte Gesammtsumme in die

Aufrechnung

überzutragen, nachdem vorher die nicht erhobenen Beträge gestrichen wurden.

Nunmehr erfolgt die Abführung an die kgl. Postbezirkskassa und zwar werden die gezahlten Beträge zunächst vormerkweise in Rubrik 22 des Kassabuches verausgabt, auf den Lieferscheinen muß jedoch schon vorgemerkt sein, ob die Lieferung auf Gefälle oder auf Postanweisungen bewirkt wird.

Nach erfolgter Prüfung gelangt der Lieferschein wieder an die Postanstalt zurück, diese stellt den ausgewiesenen Betrag in Rückeinnahme Rub. 11 des Kassabuches und bringt ihn zugleich als Ablieferung wieder in Ausgabe und zwar in Rub. 15 oder 16 des Kassabuches.

Ad II.

Ziff. a) ist auf Seite 132 beantwortet.

Ziff. b) für beschädigte Packetpostsendungen werden im internationalen, im deutschen und im deutsch-österreichischen Wechselverkehr dieselben Vergütungen wie unter a) gewährt.

Im inneren bayerischen Verkehr jedoch wird im Falle der Beschädigung des Inhaltes einer Sendung wird der ermittelte wirkliche Schaden und zwar:

§ 104 der P.-O. a) Bei Sendungen mit Werthangabe bis zu dem Betrage des angegebenen bezw. des gemeinen Werthes, welcher im Verlustfalle zu ersetzen sein würde.

b) Bei Sendungen ohne Werthangabe wie bei eingeschriebenen Packetpostsendungen bis zu demjenigen Betrage, welcher sich ergibt, wenn, wie im Verlustfalle, von dem Gewichte des ganzen Packetes 3 Mk. für je 500 g oder einen Theil davon berechnet werden.

In allen Fällen, in welchen nach Vorstehendem Ersatz zu leisten ist, erfolgt auch Portovergütung.

Ad III.

§ 53 der Anweisung z. Behandlung des Rechnungs- u. Kassawesens.

Der monatlich anzulegende Rechnungsakt hat folgende Rechnungskonzepte zu umfassen:

1. Die Markennachweisungen, welchen die Bestellscheine durch Ankleben an der Rückseite einer Ecke stets beizufügen sind,

2. die Porto-Rechnung und das Entlastungsmanual,

3. die von der Bezirkskassa mit der Bestätigung über die erfolgte Abrechnung zurückgesandten Postboten-Abrechnungen,

4. den quittirten Abrechnungsbogen und von den kassabuchführenden Expeditionen die Schalterkontrole, sowie eventuell das revidirte Kassabuch.

Diesem Rechnungsakt sind

5. die Rückbriefverzeichnisse,

6. die Konzepte der statistischen Nachweisungen

beizulegen.

Ad IV.

Diese Frage ist bereits Seite 128 beantwortet.

VI.

Aufgaben aus dem Telegraphendienst.

1., Erste Expeditoren-Prüfung vom 21. bis 23. Nov. 1893.

I. Technischer Theil.

1. Welche galvanischen Elemente sind bei der bayerischen Telegraphie und Telephonie im Gebrauche? Wie sind Meidinger-Elemente anzusetzen und zu unterhalten? Welche Arten von Telegraphen- und Telephon-Apparaten sind z. Zt. in Bayern gebräuchlich, und worauf beruht deren Wirksamkeit?

II. Administrativer Theil.

1. Welche Aufgabe hat der Telegraphist, und welche Eigenschaften muß derselbe besitzen?

2. Zur Erzielung einer möglichst raschen, richtigen und sicheren Telegrammübermittlung sind D-, TC- und CR-Telegramme eingeführt. Wie sind diese besonderen Telegramme bei den Aufgabe- und Bestimmungsanstalten zu behandeln?

Bearbeitungszeit: $1^1/_2$ Stunden.

Ad I.

Bei der bayerischen Telegraphie und Telephonie sind die Meidinger- bezw. Leclanché-Elemente im Gebrauche. Die Ansetzung und Unterhaltung der Meidinger Zink-Kupfer-Elemente richtet sich nach der von der Direktion der k. Posten und Telegraphen erlassenen gedruckten Anweisung zur Zusammensetzung und Unterhaltung der Batterien aus Meidinger-Elementen vom Oktober 1886 und 1890, welche Bestimmungen weiter unten angeführt sind.

In der bayer. Telegraphie sind im Gebrauche:

1. Morseapparate — beruhend auf Elektromagnetismus. Durch galvanische Batterien werden Eisenkerne magnetisch und ziehen den Eisenanker an.

2. Frischenapparate — die Schreibapparate wie Morseapparate. Der damit verbundene Induktor sendet magnetelektrische Wechselströme in die Leitung und bringt die Läutewerke am Perron und in den Wärterbuden in Thätigkeit. Sch. u. B. S. 123 u. ff.

3. Zeigerapparate von Siemens — magnetelektrische Ströme wirken wie beim Induktor des Frischenapparats.

4. Telephone mit Mikrophonen — galvanische Induktion. Der galvanische Strom der primären Drahtspirale wirkt induzirend auf die mit der Leitung verbundene secundäre Drahtspirale. Sch. u. B. S. 54 u. 180.

Anweisung zur Zusammensetzung und Unterhaltung der bei den k. b. Telegraphenstationen im Gebrauche stehenden Batterien aus Meidinger-Elementen.

A. Telegraphirende Batterie.

1. Die Zusammensetzung der Elemente.

Die Elemente werden durch die Zusammensetzung von Zink in einer Auflösung von Bittersalz (schwefelsaurer Magnesia) oder Zinkvitriol (schwefelsaurem Zinkoxyd) und Kupfer in einer Auflösung von Kupfervitriol (schwefelsaurem Kupferoxyd) gebildet.

Bei dem Ansetzen neuer Elemente ist wie folgt zu verfahren: Zuerst wird der mit dem Poldrahte versehene Kupferwinkel auf den Boden des Glases gestellt, dann der Zinkcylinder eingehängt und hierauf das Glas mit einer schwachen Lösung von Bittersalz oder Zinkvitriol soweit angefüllt, daß der obere Rand des Glases etwa 3 cm aus der Flüssigkeit hervorragt. Hierauf werden in jedes Gefäß circa 70 Gramm Kupfervitriol in Stücken von der Größe einer Hasel- oder Wallnuß hineingeworfen. (Das den Stationen zugehende Blechgefäß, welches 70 Gramm Kupfervitriol faßt, ist hiebei als Maß zu benützen.)

Sobald sich am Boden des Glases eine blaue Lösung von Kupfervitriol gebildet hat, ist das Element zum Einschalten in die Batterie fertig. Die Verbringung der angesetzten Elemente in die Batterieschränke ꝛc. muß vorsichtig, unter Vermeidung jeglichen Schüttelns der Flüssigkeit geschehen.

Das zu benützende Kupferblech muß, namentlich wenn es noch neu ist, mit feinem Sande gescheuert und metallisch rein gemacht werden.

Neue Zinkcylinder können ohne Weiteres in Benützung genommen werden; bereits gebrauchte Zinkcylinder sind jedoch vor

10

dem Wiedergebrauch sorgfältig zu reinigen, nämlich mit verdünnter Schwefelsäure abzubeizen, mit reinem Wasser abzubürsten und mit dem Schaber von der anhängenden festen Kruste so zu befreien, daß die Oberfläche metallisch rein erscheint. Bei Kupferblechen, welche längere Zeit unbenützt gewesen sind, ist vor der Wiederbenützung derselben allemal genau zu untersuchen, ob die Guttapercha des Poldrahtes noch unversehrt ist und sich beim Biegen des Drahtes nicht brüchig zeigt. Schadhaft befundene Guttaperchadrähte sind zu beseitigen und durch neue zu ersetzen, was durch den Mechanikergehilfen oder Telegraphenwärter erfolgen kann, oder bei eingeschickten Kupferwinkeln in der Telegraphenwerkstätte geschieht.

Die Enden des Kupferbleches müssen mindestens 3 cm von dem untern Rande des Zinkcylinders entfernt sein, nöthigenfalls zurückgebogen werden.

Das zur Füllung dienende Wasser muß rein sein. Am besten ist reines Regen- oder Flußwasser (weiches Wasser), wo solches zu haben ist. Bittersalz ist nur da erforderlich, wo überhaupt eine Batterie zum ersten Male aufgestellt wird. Auf jedes Element sind höchstens 15 Gramm Bittersalz zu nehmen. Das oben erwähnte Blechgefäß faßt beiläufig 75 Gramm Bittersalz. Es wird daher auf je 5 Batteriegläser voll Wasser immer das Blechgefäß voll Bittersalz beigegeben und so lange umgerührt, bis Letzteres vollständig aufgelöst ist.

Ist bei der betreffenden Station bereits eine solche Batterie in Gebrauch gewesen, dann liefern die alten Elemente zur Füllung der neuanzusetzenden Elemente Zinkvitriollösung in mehr als hinreichender Menge. Die Flüssigkeit der alten Elemente, meistens eine gesättigte Lösung von Zinkvitriol mit etwas aufgelöstem Kupfervitriol, ist vor dem Gebrauche zum Ansetzen neuer Elemente von Letzterem zu reinigen, was dadurch geschieht, daß man ein oder einige Stücke Zink von alten unbrauchbaren Zinkcylindern in die Flüssigkeit bringt, wodurch der Kupfervitriol zersetzt wird, was durch das Verschwinden der blauen Färbung zu erkennen ist, sodann nach einigen Stunden das Zink herausnimmt und die geklärte Flüssigkeit abgießt. Bei stattfindender Verwendung ist dieselbe jedoch noch mit der 8—10fachen Menge reinen Wassers zu verdünnen.

Die Glasgefäße müssen sauber gereinigt sein und vor dem Füllen, außen sowohl als innen, trocken abgerieben und sodann, um das Auskrystallisiren des Zinkvitriols möglichst zu verhüten, am obern Rande inwendig auf beiläufig 2 cm Höhe mit einem Anstrich von Oelfarbe-Lösung versehen werden. Nach dem Einfüllen der Flüssigkeit sind die Glasgefäße von außen nochmals recht trocken abzuwischen.

Die Ansätze der Kupferpoldrähte sowohl als die innere Fläche der an den Zinkcylindern befestigten Kupplungen müssen metallisch rein sein.

Beim Kuppeln der Elemente zu einer Batterie ist darauf zu sehen, daß der am Kupferwinkel befindliche Verbindungsdraht in die Mitte des Zinkcylinders zu stehen kommt, und daß der am andern Zinkcylinder befestigte Kupferdraht nicht in die Höhe federt und den Kupferwinkel sammt dem daran befestigten Guttaperchadraht vom Boden des Glases abhebt.

2. Die Unterhaltung der Elemente.

Die Unterhaltung der Elemente erstreckt sich zunächst und hauptsächlich auf die richtige Speisung derselben mit Kupfervitriol, sodann auch auf die Erhaltung der Füllungsflüssigkeit in der richtigen Höhe und Beschaffenheit.

Das Nachschütten von Kupfervitriol ist derartig zu bemessen, daß einestheils die blaugefärbte Kupfervitriollösung nie bis zu dem Zinkcylinder hinaufsteigt, anderntheils aber das Kupferblech stets in Kupfervitriollösung sich befindet. Bei gut unterhaltenen Elementen muß die Flüssigkeit am Boden des Glases bis auf etwa 3 cm hoch eine tiefblaue Färbung haben, in der Nähe des untern Randes des Zinkcylinders dagegen ohne jegliche Färbung sein und ganz wasserhell aussehen. In der Regel wird das Nachfüllen von 2—4 mittelgroßen Stücken Kupfervitriol in Zwischenräumen von 4—8 Tagen genügen.

Das beim Zerkleinern des Kupfervitriols, beim Transport ꝛc. sich bildende Grus darf zum Füllen der Elemente nicht benützt werden, kann aber durch Anfeuchten und darauffolgendes Trocknen auf einem flachen Gefäße in größere Stücke vereinigt und wieder verwendbar gemacht werden.

Da durch das Nachfüllen von Kupfervitriol ein Steigen der in den Elementen enthaltenen Flüssigkeit, durch die Verdunstung dagegen ein Sinken derselben mit der Zeit veranlaßt wird, und je nach der Temperatur und dem Standorte der Batterie das Eine oder das Andere eintritt, wird entweder ein Abschöpfen der Flüssigkeit oder ein Nachfüllen von Wasser nothwendig werden.

Beim Nachfüllen von Kupfervitriol oder beim Abnehmen und Zugießen von Flüssigkeit ist Sorge zu tragen, daß die im Elemente vorhandenen Salzlösungen möglichst wenig mit einander vermischt werden. Zu dem Ende müssen beim Nachfüllen die Kupfervitriolstücke vorsichtig mittelst eines zangenartig gebogenen starken Kupferdrahts unmittelbar auf den Boden des Glases niedergelegt oder mit der Hand vorsichtig und langsam in die im Element befindliche Flüssigkeit eingetaucht und dann losgelassen werden.

Ein Hineinwerfen der Kupfervitriolstücke ohne diese Vorsichtsmaßregeln ist unbedingt zu vermeiden. Das Nachfüllen von Wasser muß mit derselben Vorsicht ausgeführt werden. Wird dasselbe langsam oben gegen die innere Wandung des Glases gegossen, so kann jede nachtheilige Bewegung der Flüssigkeit vermieden werden.

Wenn nach längerem Gebrauche die Flüssigkeit in den Elementen so mit Zinkvitriol gesättigt ist, daß sich der darin befindliche Kupfervitriol nicht mehr auflöst, ja sogar Zinkvitriolkrystalle an den Kupfervitriolstücken anschließen und am oberen Rande des Zinkcylinders und an der Oberfläche der Flüssigkeit sich kleine Zinkvitriolkrystalle ausscheiden, so sind zunächst die gebildeten Krystalle mittelst eines Drahtes vom Glase abzustoßen, sodann ist ein Theil der gesättigten Zinkvitriollösung zu beseitigen und durch reines weiches Wasser zu ersetzen.

Das Fortnehmen der Flüssigkeit geschieht mittelst einer Saugspritze. Die Flüssigkeit wird soweit herausgezogen, daß der Zinkcylinder mit dem untern Rande noch in die zurückbleibende Flüssigkeit eingetaucht bleibt.

(Die abgezogene Flüssigkeit kann, wie bereits angegeben, zur Füllung neuer Elemente vorbereitet und aufbewahrt werden.)

Die Elemente werden alsdann wieder mit reinem weichem Wasser bis zur vorschriftsmäßigen Höhe gefüllt, wobei besonders darauf zu achten ist, daß die am Boden des Glases befindliche Kupfervitriollösung möglichst wenig in Bewegung kommt.

Das Erneuern der Flüssigkeit muß bei Batterien für Arbeitsstrom alle 8 Wochen, bei Batterien für Ruhestrom alle 4—6 Wochen geschehen.

Die sich von Zeit zu Zeit am untern Rande des Zinkcylinders bildende weiche, rothbraun gefärbte, schwammige Masse, welche allmählig in Zapfenform nach unten auswächst und schließlich in die Kupfervitriollösung eintaucht, muß sorgfältig mit einem Eisendraht, dessen Ende 2 cm lang rechtwinkelig eingebogen ist, indem man vorsichtig damit am untern Rande des Zinkcylinders herumstreicht, abgetrennt werden. Diese Operation ist von Zeit zu Zeit, jedenfalls aber bei dem Nachschütten von Kupfervitriol vorzunehmen.

Werden diese Vorschriften über die Unterhaltung der Elemente genau befolgt, so können Letztere ohne Bedenken 6—10 Monate lang in Gebrauch bleiben. Nach Verlauf dieser Zeit wird jedoch ein vollständiges Auseinandernehmen der Elemente, sowie eine gründliche Reinigung der Metalltheile nothwendig.

Da eine Unterbrechung der zu einer Ruhestromleitung gehörigen Batterie jedesmal eine Unterbrechung der ganzen Leitung zur Folge hat und deßhalb unter allen Umständen vermieden werden muß, so darf das Aus- und Einschalten von Elementen

in dergleichen Batterien nur vorgenommen werden, nachdem die beiden Pole der zunächst liegenden Elemente mittelst eines Hilfsdrahtes direkt mit einander verbunden sind, welche Verbindung nach erfolgter Einschaltung der neuen Elemente wieder zu beseitigen ist.

Beim Umfüllen der Elemente findet sich am Boden des Glases eine rothbraune, im getrockneten Zustande schwarzgrau aussehende Masse, größtentheils regulinisches Kupfer und Kupferoxyd.

Dieser Schlamm ist zu sammeln, zu trocknen und bei jedesmaliger Umfüllung an die Telegraphen-Werkstätte mittelst Lieferschein einzusenden. Das in größeren Stücken von den Kupferwinkeln sich ablösende Kupfer ist gesondert beizufügen.

Bei Auswahl der Zinkcylinder sind diejenigen nicht mehr in Gebrauch zu nehmen, welche so angefressen sind, daß sie am unteren Rande wie dünnes Blech erscheinen und voraussichtlich nur kurze Zeit mehr dienen würden. Von den unbrauchbaren Zinkcylindern sind mehrere zur Ausscheidung des Kupfervitriols aus der Zinkvitriollösung zurückzubehalten, die übrigen sind zur Ersatzleistung rechtzeitig an die Telegraphen-Werkstätte mit Lieferschein einzusenden.

Die **Prüfung** der Batterie erfolgt mit dem Galvanometer dadurch, daß man denselben zwischen die beiden Pole einschaltet, dadurch die Batterie kurz schließt und bei den verschiedenen Versuchen den Nadelausschlag beobachtet. Stellt sich hiebei eine merkliche Differenz zwischen dem gefundenen Nadelausschlag und dem früher bei normalem Zustande der Batterie beobachteten heraus, so ist der Ursache dieser Erscheinung weiter nachzuforschen.

Es ist zunächst nachzusehen, ob in sämmtlichen Elementen die Zinkcylinder in die Flüssigkeit eintauchen, sodann sind die sämmtlichen Klemmschrauben nachzusehen und anzuziehen, sowie die von den Kupferwinkeln ausgehenden Poldrähte zu untersuchen. Durch Anheben der letzteren erkennt man leicht, ob sie noch mit dem Kupferblech verbunden sind oder nicht.

Ist bei der so angestellten genauen Besichtigung der Fehler nicht gefunden worden, dann muß jedes einzelne Element der Batterie mittelst des Galvanometers untersucht werden. Zu dem Ende verbindet man den Kupferpol der Batterie mit dem einen Ende der Umwindungen des Galvanometers und berührt mit einem vom andern Ende der Umwindungen ausgehenden Drahte nach und nach, von dem ersten Elemente anfangend, die Zinkpole der einzelnen Elemente. Nach der Berührung des schadhaften Elementes wird die Nadel einen unregelmäßigen Ausschlag zeigen. Das betreffende Element ist auszuschalten und dann mit der Prüfung fortzufahren.

B. Lokal-Batterie.

Die Zusammensetzung der Elemente für die Lokalbatterie erfolgt ebenso wie für die telegraphirende Batterie.

Zur Lokalbatterie eines Farbschreibers werden 2—3 Elemente verwendet und in der bisherigen Weise gekuppelt.

München, im Oktober 1886.

Direktion der k. b. Posten und Telegraphen.

Ad II.

1. Der Telegraphist hat die Aufgabe, Telegramme anzunehmen, dieselben zu befördern und für möglichst rasche Zustellung an den Adressaten zu sorgen.

Er muß bei gesundem Körper namentlich ein tadellos ausgebildetes Gesichts- und Gehörvermögen besitzen, welches ihn befähigt, auch bei ungünstigen Lichtverhältnissen die Morseschrift nicht nur gut lesen zu können, sondern sie auch bei fehlender Beleuchtung oder bei Störungen in der Papierführung des Apparates durch das Gehör zu übersetzen.

Er bedarf eines guten Auges auch zu dem Zwecke, die oft schlechten und eigenartigen Handschriften entziffern und sie richtig übermitteln zu können.

Ein gesundes Nervensystem und eine rasche Auffassungsgabe sind nothwendig, um den Anforderungen des Dienstes, welche besonders in Zeiten außergewöhnlicher Ereignisse nicht geringe sind, entsprechen zu können.

Ein Haupterforderniß für den Telegraphisten ist es schließlich, die größte Verschwiegenheit über Alles, was ihm im Dienste bekannt wird, zu beobachten; es ist ihm diese Verschwiegenheit durch den Diensteid auferlegt und werden Amtsgeheimniß-Verletzungen gerade bei der Telegraphie unnachsichtlich bestraft.

2. Ein dringendes Telegramm, das zugleich die Bezeichnungen TC und CR trägt, also drei Bezeichnungen, welche eine rasche, richtige und sichere Uebermittlung gewährleisten sollen, muß bei der Annahme folgendermaßen berechnet werden:

Die Gebühr für die Bezeichnung „D“ oder „dringend“ ist die dreifache eines gewöhnlichen Telegramms. Die Gebühr für TC, d. i. für Vergleichung oder Kollationirung des vollständigen Telegramms durch die Bestimmungsstation, ist ein Viertel der Gebühr des gewöhnlichen Telegramms von der gleichen Länge und für den gleichen Weg, aufgerundet auf eine durch 5 theilbare Zahl;

die Gebühr für „CR“ oder „Empfangsanzeige“ ist gleich der eines gewöhnlichen Telegramms von 10 Wörtern für die gleiche Beförderungsstrecke.

Zur Ermöglichung der Zustellung der Empfangsanzeige an den Aufgeber ist die Adresse desselben auf dem Telegramm vorzumerken.

Das Telegramm muß sofort nach der Annahme weiter befördert werden und zwar mit Vorrang vor allen anderen Privatdepeschen, (wobei namentlich die richtige Wiederholung des Telegramms durch die Vermittlungs- oder Bestimmungsstation zu überwachen ist.)

Jede bei der Beförderung betheiligte Station hat das Telegramm nach Abnahme vollständig zu wiederholen und ist dasselbe von der Bestimmungsstation unter Beigabe eines Empfangsscheines, mit thunlichster Beschleunigung zustellen zu lassen.

Der Empfangschein wird vom Adressaten unterzeichnet, die Zeit der Zustellung darauf vermerkt und der Schein zur Abfertigung einer Meldung an den Aufgeber benützt. Die Meldung wird als vorausbezahlte Privatdepesche behandelt und hat zu lauten:

„Cr heutige Nr. X an Spediteur N zugestellt 10.30 Vormittag. —“

Auf Grund der Adressevormerkung des Aufgebers auf dem Telegramm kann die Meldung dem Aufgeber übermittelt werden und dieser hat damit den amtlichen Beweis der raschen, richtigen und sicheren Zustellung seines Telegramms erhalten.

2., Erste Expeditoren-Prüfung am 16. bis 18. Mai 1894.

I. Wie ist der Stations-Wecker des Siemens-Frischen-Systems in seinen einzelnen Theilen beschaffen? Auf welchem Prinzipe beruht er, wann gelangt derselbe zum Ertönen, und wie ist dessen Regulirung zu bewerkstelligen, wenn er nur schwach oder gar nicht anspricht?

II. Welche Vorschriften sind für die Behandlung eines Telegrammes mit dem Vermerke „Rxp“ a) Seitens der Aufgabeanstalt und b) Seitens der Bestimmungsanstalt zu beobachten?

Bearbeitungszeit: 1½ Stunden.

Ad I.

Die Stationswecker des Siemens-Frischen-Systems sind elektromagnetische Klingelwerke mit Selbstunterbrechung des Stromes und haben folgende Beschaffenheit: Die Elektromagnete liegen horizontal und sind wie die übrigen Bestandtheile der Klingel auf einer hölzernen Platte befestigt, wodurch zugleich auch die Isolirung der einzelnen Theile bewerkstelligt wird. Der Widerstand der

Rollen beträgt bei 2100 Drahtumwindungen 10 Ohm. Das Ankergestell ist von Messing und verbindet mittelst eines schmalen Querstückes die Pole der Eisenkerne unter sich und mit dem Ankergestelle. Der in Schraubenspitzen drehbare breite Eisenanker steht einerseits den über dem Verbindungsstück noch hervorstehenden Kernen, andererseits einer auf dem Grundbrett befestigten Kontaktschraube gegenüber. An dem Anker gegenüber den Kernen befinden sich sehr niedrige Messinganſätze, welche das direkte Aufschlagen des Ankers auf die Eisenkerne und dadurch ein Kleben des ersteren verhindern. Der Kontakt wird mittelst einer Feder auf der äußeren Ankerseite hergestellt. Der Anker trägt den durch eine Oeffnung des Grundbrettes geführten Klöppel, welcher mit seinem Ende der unterhalb des Grundbrettes angebrachten Glocke gegenübersteht. Zum Schutze gegen Staub ist über dem Stationswecker ein Blechkästchen angebracht. Ein weißlackirter, in einer kreisrunden Scheibe endigender Blechstreifen — Fallscheibe — steht mit dem Ankerhaken in Verbindung und hängt aus dem Kästchen heraus, sobald der Stationswecker in Thätigkeit kommt, während in dessen Ruhelage die Fallscheibe durch den Hammer des Weckers in dem Kästchen festgehalten wird. Wird ein Morseapparat in einer Läutestation gemeinsam für zwei Frischenleitungen benützt, so sind hinten an der Tischplatte zwei solche Stationswecker auf einer aufwärts stehenden eisernen Tragsäule befestigt, an deren Blechkästchen die Namen der nächstgelegenen Eisenbahnstationen angeschrieben sind, nach welchen die durch den betr. Elektromagnet im Kästchen hindurchgehende Leitung geführt ist. Die Fallscheibe bezeichnet die Richtung, von welcher her eine Station gerufen hat. Der Stationswecker beruht auf dem Prinzip der Selbstunterbrechung (Neff'scher Hammer). Beim angezogenen Anker ist der Kontakt mit der Schraube und der Kontaktfeder unterbrochen. Wird der Ruhestrom durch Tastendruck unterbrochen, so fällt der Anker am Stationswecker durch Einwirkung der Abreiß-Spiralfeder zurück, es erfolgt abermaliger Kontakt u. s. w., wobei der Klöppel an die Glocke schlägt. Der Bodendraht ist an das eiserne Verbindungsstück der Kerne des Wecker-Elektromagneten geführt. Spricht der Rotationswecker in Folge schwacher Linienbatterie oder unrichtiger Regulirung nur schwach oder gar nicht an, so muß die Abreißfeder und die Kontaktschraube so regulirt werden, daß die Hubhöhe des Ankers nicht zu groß ist, damit Stromschluß und Stromunterbrechung schnell vor sich gehen kann. Die richtige Federspannung kann erst dann erhalten werden, wenn die Contaktschraube richtig eingestellt ist. Die Regulirung ist richtig vorgenommen, wenn der Anker noch sicher angezogen, bezw. vom Elektromagneten in der Ruhe festgehalten wird.

Ad II.

Behandlung eines Telegramms mit der Bezeichnung „Rxp" (= Antwort und Bote bezahlt).

a) Bei der Aufgabeanstalt: Erhebung der Antwortgebühr und der Eilbestellgebühr nach dem Satze von 40 Pfg. vom Aufgeber im Voraus. Dem Ursprungstelegramm ist vor die Aufschrift der taxpflichtige für ein Wort geltende Vermerk (Rxp) d. h. „Antwort und Bote bezahlt" beizufügen. Nur im bayerischen und deutschen Wechselverkehr geltend. Die feste Gebühr von 40 Pfg. wird in der 5. Spalte der Telegr.-Rechnung in einer Summe mit dem Betrage der Telegrammgebühren eingetragen, in Spalte 10 dagegen nochmals zu statistischen Zwecken besonders vorgemerkt. Sch. u. B. S. 129—135.

b) Bei der Bestimmungsanstalt wird der Telegramm-Ausfertigung ein Antwortsformular mit ausgefüllter Rückseite, Siegel und Unterschrift ausgefertigt, auf dem Couverte die Bezeichnung „Eilbote bezahlt" beigefügt und dem Boten zur Bestellung übergeben. Der Bote erhält die festgesetzte Botengebühr von der Stationskassa. Diese Gebühr wird in der Nachweisung über Weiterbeförderungsauslagen für Telegramme verrechnet. T.-O. §§ 11 u. 18.

3., Erste Expeditoren-Prüfung am 27. bis 29. Nov. 1894.

I. Welche elektrische Einrichtungen sind bei den bayerischen Staatseisenbahnen zur Ausführung des Dienstes in Gebrauch?

II. Welche Bestimmungen gelten über die Benützung der bayerischen Eisenbahn-Telegraphen zur Beförderung solcher Telegramme, welche nicht den Eisenbahndienst betreffen?

Bearbeitungszeit: 1½ Stunden.

Ad I.

Bei den bayerischen Staatseisenbahnen sind zur Ausführung des Dienstes nachstehende elektrische Einrichtungen in Gebrauch:

A) Bahnbetriebstelegraphen, Morseapparate in Ruhestromleitungen für den unmittelbaren Verkehr zwischen größeren Bahnstationen (direkte Leitungen zwischen den Hauptstationen ohne Benützung der kleineren Stationen, von Nr. 300—399).

B) Bahnbetriebstelegraphen und zwar: a) Morseapparate, für den kleineren Verkehr in Omnibus-Leitungen (Nr. 400–499) mit Morsebetrieb, für den Verkehr zwischen sämmtlichen Stationen ausnahmlich der Haltestellen ohne Ausweichgeleise, wobei in den etwa 60 km langen Schließungsbogen ungefähr 10 Zwischenstationen mit je einem Morseapparat eingeschaltet sind.

b) Magnetelektrische Zeigerapparate von Siemens & Halske oder auch Telephonapparate in Leitungen für den kleineren Bahntelegraphenverkehr (Nr. 500—599).

C) Läutewerksleitungen (Nr. 600—699) für den Verkehr zwischen je zwei Nachbarstationen sowie für die Signalgebung zu und von den zwischenliegenden Wärterposten (Frischensystem), ferner Leitungen zur Kontrole der Fahrgeschwindigkeit (Radtaster für elektrischen Kontaktschluß und Durchbiegungskontakte mit Pausenläutwerken). In die Läutwerksleitung sind eingeschaltet einerseits die Läutebuden aller Bahn- und Wechselwärter, dann in den Stationen der Läuteinduktor, die Stations- oder Perronläutwerke und ein zur Kontrole des richtigen Abläutens der Züge dienender Registrirapparat (die gewöhnlichen Fahrtsignale, das Ruhe-, Verstanden- und Alarmsignal [Gefahrsignal] werden von der Station mittelst des Magnet-Induktionsstroms gegeben); andererseits alle dem Frischen-Systeme zugehörenden Apparate, nämlich die automatischen Zeichengeber in den Läutebuden der Bahnwärter und die Morse-Schreibapparate mit Stationswecker, Batterie und sonstigem Zubehör in den Stationen. Der in der Läutewerksleitung ständig kreisende konstante Batteriestrom (Ruhestrom) übermittelt nicht nur die auf freier Strecke gegebenen Nothsignale, sondern kann auch zur telegraphischen Korrespondenz zwischen einem Wärterposten und der Nachbarstation mittelst eines im Zeichengeberapparate angebrachten Morsetasters benützt werden.

D) Bahnhofdeckungs- oder Sperrsignale zur Sicherung der aus- und einfahrenden Züge mit elektrischen Rückmeldern. Für die Sperrsignalwärter ist eine Verständigung mit dem Betriebsbureau mittels Induktionsapparaten und Klingelwerken oder auch mittelst Telephonapparaten hergestellt.

E) Telephonische Verbindungen und Stationsrufer zwischen den Wärtern und ihren Nachbarstationen auf verkehrsreichen Strecken, wobei für jede Sprechstelle ein besonderes Klingelsignal und außerdem ein allgemeines Anrufzeichen vereinbart ist.

F) Elektrische Signal- und Sicherheits-Einrichtungen im Centralbahnhofe in München. V.- u. A.-Bl. 1892, S. 21, 33, 43. Sch. & B. S. 105, 129, 248.

Ad II.

Außer den eigentlichen Bahndiensttelegrammen werden auch bei den bayerischen Eisenbahn-Telegraphenstationen Staats- und Privat-Telegramme angenommen, befördert und zugestellt, insoweit es der Eisenbahn-Betriebsdienst zuläßt. Diese Telegramme müssen während der Dienstzeit der Bahntelegraphen-Stationen angenommen und befördert werden.

Im Falle der Störung von Staatstelegraphen-Leitungen müssen die Bahntelegraphen-Leitungen den Staats- und Privattelegramm-Verkehr vermitteln, wie auch umgekehrt. (Siehe auch D.-B. 42/1896 der G.-D. der k. b. Staatseisenbahnen.)

4., Erste Expeditoren-Prüfung am 2. bis 4. Mai 1895.

I. Welches sind die am häufigsten auftretenden Störungserscheinungen am Morseapparat für Ruhestrom, und welches Untersuchungsverfahren ist je nach der Art der auftretenden Störung bei einer Zwischenstation einzuschlagen, um zu ermitteln, ob der Fehler

a) in der Station selbst (in den Blitzplatten, im Relais, Taster, Lokalbatterie, Schreibapparat),

b) außerhalb derselben auf der Leitung liegt?

II. Wie hat die Verrechnung der für interne Staatstelegramme erwachsenden Botengebühren vorschriftsgemäß zu erfolgen, wenn sowohl die empfangende als die absendende Behörde deren Zahlung verweigert?

Bearbeitungszeit: 1½ Stunden.

Ad I.

Am Morseapparat für Ruhestrom tritt neben Ableitung und Berührung von Leitungsdrähten am häufigsten gänzliche Unterbrechung des Stromweges ein, welche sich durch Abfallen des Relaisankers und beständigen Schluß der Lokalbatterie bezw. Zurückgehen der Galvanoskopnadel auf den Nullpunkt am Morseapparate kenntlich macht. Sch. u. B. S. 166 u. ff.

Bei Ableitung oder Nebenschluß kann meist noch gesprochen werden, wenn der Relaisanker sehr empfindlich regulirt wird, während bei Unterbrechung keine Verständigung mehr möglich ist. Die Ursachen von Ableitungen bezw. Nebenschlüssen liegen fast ausnahmslos auf den Leitungen, während die Unterbrechungen auf der Leitung oder in der Station selbst auftreten können.

a) Bei eingetretener Unterbrechung untersuche man die eigene Station in folgender Weise. Man schalte den eigenen Zwischenapparat aus, indem man die beiden Leitungen am Apparatentische durch einen Hilfsdraht verbindet. Alsdann untersuche man die Telegraphen-Batterie, deren Zuleitung zum Apparate, Chemadrähte, Galvanoskop, Relais, Docken, Taster und Docken, Blitzplatten. Die Lokalbatterie mit ihrem Schließungsbogen — Schreibapparat und Relaisanker nebst den Docken — ist ebenfalls zu prüfen, obwohl sie keinen Einfluß auf die Hauptleitung hat. Nach Untersuchung der Hauptleitung am Apparate kann man die Lokalbatterie an die Docken für die Hauptleitung führen und dadurch die Chemadrähte

auf ihre Continuität prüfen. Ist kein Fehler in der Hauptverbindung gefunden worden, so schalte man den eigenen Apparat wieder normal.

b) Ist die Unterbrechung noch vorhanden, so ist der Fehler auf der Leitung oder im Apparat einer entfernten Station. Man prüfe durch Einschaltung des Bodendrahtes, nach welcher Seite diese Unterbrechung ist. Sind beide Leitungszweige unterbrochen, so ist eine Korrespondenz nach keiner Seite hin möglich, während sonst die nicht unterbrochene Leitung durch Bodendrahteinlegen noch benützbar ist. Die Hauptstationen haben die Wiederherstellung der gestörten Leitungen nach vorausgegangener Untersuchung durch die Telegraphenwärter sofort zu veranlassen. Für die Dauer der Unterbrechung sind die Telegramme umzuleiten bezw. an die nächstgelegene erreichbare Staats- oder Bahn-Telegraphenstation zu geben.

Ad II.

Wenn die empfangende Behörde die Bezahlung der erwachsenen Botengebühren verweigert, so hat die Empfangsstation das Telegramm auszuhändigen, jedoch die erwachsenen Gebühren durch Diensttelegramm an die Aufgabestation zurückzumelden mit Angabe der verauslagten Botengebühren. Verweigert auch die aufgebende Behörde die Bezahlung der Botengebühr, so wird dem vorgesetzten k. Oberpostamte hierüber berichtet. Die der Bestimmungsanstalt erwachsenen Auslagen für Botenzustellung sind in der Nachweisung über Weiterbeförderungsauslagen vorzutragen. (T.-O. § 21.) Ist die Botenbeförderung Seitens der Bestimmungsanstalt ohne ausdrückliches Verlangen der absendenden Behörde erfolgt, so werden die nicht einziehbaren Beträge von der Verwaltung übernommen. Im Uebrigen sollen bei gebührenfreien Staatstelegrammen die Weiterbeförderungsgebühren vorausbezahlt werden.

5., Erste Expeditoren-Prüfung am 10. bis 12. Sept. 1895.

I. Welches Prinzip liegt der Konstruktion der Blitzschutzvorrichtungen zu Grunde?

Wie muß demgemäß diese Vorrichtung in ihren Theilen angeordnet und mit dem Apparate verbunden werden?

Inwieferne ist bei eingetretenen Betriebsstörungen den Blitzableitern besondere Beachtung zuzuwenden und welchem besonderen Zwecke dient die etwas abweichende Verbindung bei den Blitzableitern des Frischen-Morse-Apparates?

II. Allgemeine Angaben des Verfahrens bei der Unbestellbarkeit eines Telegrammes

a) Seitens der Bestimmungsanstalt,
b) Seitens der Aufgabeanstalt.

Welche Bestimmungen sind des Weiteren zu beobachten, wenn das Telegramm die besondere Angabe „Rp.“ oder „Eilbote“ trägt?

Bearbeitungszeit: $1^1/_2$ Stunden.

Ad I.

Die Konstruktion der Blitzschutzvorrichtungen basirt auf der Verschiedenheit der galvanischen und atmosphärischen Elektricität. Sch. u. B. S. 96, 168 u. ff. Die Elektricität des Blitzes kann vermöge ihrer großen Spannung Nichtleiter unter Funkenerscheinung durchbrechen, also auch kleine Luftzwischenräume auf dem Wege zur Erde überspringen; die galvanische Elektricität, welche diese zur Funkenentladung nöthige hohe Spannung nicht zeigt, folgt genau dem ununterbrochenen Wege ihrer Leitung.

Die Blitzschutzvorrichtung muß in ihren Theilen — Luftleitungs- und Erdplatten oder -Schienen — so angeordnet werden, daß ein von der Luftleitung kommender Blitzschlag zuerst diese Vorrichtung erreicht und durch den Bodendraht zur Erde abgeleitet wird, ehe derselbe die Multiplikatorwindungen des Elektromagneten und die übrigen Apparatentheile erreicht und diese, wie auch den Telegraphisten beschädigen kann. Bei Zwischenstationen sind daher zwei Luftleitungsplatten mit einer gemeinsamen Bodenplatte, bei Endstationen dagegen nur eine Luftleitungsplatte mit Bodenplatte nothwendig. Bei eingetretenen Betriebsstörungen ist den Blitzableitern besondere Beachtung zuzuwenden, weil bei Ueberspringen des Blitzes von der Luftleitungs- zur nahen Erdplatte beide Platten in Berührung kommen und dadurch unrichtige Bodenverbindung herstellen können. Deßhalb sind nach jedem Gewitter die Blitzplatten zu untersuchen, ob sie gut von einander isolirt sind. Die Blitzplatten dienen auch zur Prüfung der Leitungszweige einer Mittelstation bei eingetretener Betriebsstörung.

Der Blitzableiter an dem Frischen-Morseapparate dient zugleich als Linien-Umschalter. Bei normaler Leitung steckt der Messingstöpsel in der Oeffnung des Holzgriffes der oberen Blitzableiterplatte mit 3 Oeffnungen. Wird der Stöpsel in Oeffnung I gebracht, so ist Leitung I mit dem Boden verbunden, während bei Einbringung des Stöpsels in Oeffnung II die Leitung II mit dem Boden und Leitung I mit dem Apparate verbunden ist. Durch Einführung des Stöpsels in Oeffnung III werden die Luftleitungen I und II unter sich und zugleich mit dem Boden verbunden.

Ad II.

a) Die Bestimmungsanstalt gibt nach vergeblich versuchter T.-O. §§ 11, 22. Zustellung und nach Vergleichung der Aufschrift mit dem Apparaten-

streifen der Aufgabeanstalt sofort eine dienstliche Unbestellbarkeitsmeldung mit Angabe der Ursache der Unbestellbarkeit und etwa entstandener Kosten für Weiterbeförderung. Das Telegramm wird nach 6 Wochen vernichtet.

b) Die Aufgabeanstalt prüft unmittelbar nach eingetroffener Unbestellbarkeitsmeldung die Richtigkeit der angegebenen Aufschrift durch Vergleichung mit der Niederschrift im Ursprungstelegramm und im Falle der verstümmelten Aufschrift berichtigt sie diese sofort mittelst Amtstelegramm. Stimmt die in der Unbestellbarkeitsmeldung enthaltene Aufschrift mit der Urschrift überein, so erfolgt die Zustellung der Unbestellbarkeitsmeldung an den bekannten Aufgeber gebührenfrei. Letzterer kann die Aufschrift nur gegen Bezahlung eines gebührenpflichtigen Diensttelegramms berichtigen oder vervollständigen. Ist die Unbestellbarkeit durch Entstellung der Aufschrift oder Verwechslung der Bestimmungsanstalt Seitens der Telegraphenbeamten erfolgt, so muß das Telegramm von der Aufgabeanstalt abermals befördert werden, falls dessen Zweck noch erreichbar ist. Die eingegangene Unbestellbarkeitsmeldung ist auf dem betreffenden Ursprungstelegramme mit den Buchstaben U. M. in der Ecke oben links mit Rothstift zu vermerken.

Kann die Unbestellbarkeitsmeldung dem Absender nicht zugestellt werden, so ist davon auf der Couponrückseite Vermerk zu machen und die Unbestellbarkeitsmeldung der Telegrammurschrift anzukleben.

Bei unbestellbaren Telegrammen mit Rp (bez. Antw.) wird ebenfalls eine Unbestellbarkeitsmeldung an die Aufgabeanstalt erstattet. Erfolgt innerhalb 8 Tagen keine Berichtigung, so erfolgt eine zweite Meldung unter Benutzung des ausgestellten Antwortsformulars als Privattelegramm. Verweigert der Empfänger ausdrücklich die Annahme des für die Antwort bestimmten Formulars, so gibt die Ankunftsanstalt dem Aufgeber ebenfalls Kenntniß durch eine dienstliche Antwort, welche gleichfalls die Stelle der Antwort vertritt.

Verweigert der Empfänger die Bezahlung des Eilbotenlohnes, so ist das Telegramm nicht auszuhändigen, sondern als unbestellbar zu melden und der verauslagte Botenlohn durch die Aufgabeanstalt vom Absender einzuziehen.

6., Erste Expeditoren-Prüfung am 17. bis 19. Dez. 1895.

I. Welche elektrischen Einrichtungen bestehen zur Zeit bei den k. b. Staatseisenbahnen, welchen Zwecken dienen sie und worauf beruht deren Wirksamkeit?

II. Was versteht man unter „Eisenbahn-Telegraphenstation“? Welche Gründe sprechen für oder gegen die Annahme, Beförderung und Zustellung von Staats- und Privat-Telegrammen bei den Eisenbahn-Telegraphenstationen?

Bearbeitungszeit: 1½ Stunden.

Ad I.

Die hauptsächlichsten elektrischen Einrichtungen, welche zur Zeit bei den k. b. Staatseisenbahnen bestehen, sind: der Morsetelegraphenapparat, der Frischenapparat mit dem Induktor, Registrirapparat, Perronläutewerk und den Läutebuden, ferners das Telephon.

Der Morseapparat dient zur nachweislichen Korrespondenz, sowohl mit den zunächst gelegenen, als auch den entfernt gelegenen in den gleichen Schließungsbogen eingeschlossenen Stationen.

Auf den bayerischen Staatsbahnen sind allgemein Morseapparate mit Ruhestrom, bezw. mit ständig zirkulirendem Strom im ganzen Schließungsbogen in Gebrauch. Dieser Strom wird erzeugt durch je eine am Anfange und am Ende des Schließungsbogens aufgestellte galvanische Batterie.

Sobald nun der Strom durch Tasterdruck unterbrochen wird, so verliert der Elektromagnet des Relais der sämmtlichen im Schließungsbogen eingeschalteten Morseapparate seine Anziehungskraft; der Anker des Relais wird durch die angebrachte Spiralfeder abgezogen und dadurch mit dem Kontaktpunkte der Lokalkette in Berührung gebracht. In die Lokalkette, in welcher in der Ruhelage kein Strom zirkulirt, wird nun Strom eingeführt; der Eisenkern des Schreibwerkelektromagneten wird magnetisirt und der an einer Spiralfeder über dem Elektromagneten schwebende Eisenkern dadurch angezogen.

Wird dieser Eisenkern angezogen, so bewegt sich die mit diesem verbundene Schreibfeder in die Höhe und drückt auf den über der Schreibfeder liegenden Papierstreifen Zeichen ab. Der Papierstreifen selbst wird durch eine im Schreibwerk befindliche Feder mit Auslösehebel in's Laufen gebracht.

Der Frischenapparat hat ausschließlich den Zweck der nachweislichen Verständigung mit den zunächst gelegenen Stationen. Er besteht aus Morseapparat und Frischenläutwerk.

Dieser Morseapparat beruht auf dem gleichen Prinzip wie der obengenannte; nur ist hier bemerkenswerth, daß in der Ruhe dieser Apparat nicht in den Stromkreis eingeschlossen ist, sondern nur das Frischenläutwerk. Erst, wenn auf den unteren, am Apparate angebrachten Fußumschalter getreten wird, ist der Morseapparat in den Stromkreis eingeschaltet, das Frischenläutwerk dagegen nicht mehr.

Der Strom zirkulirt hier nur zwischen zwei Nachbarstationen, erzeugt durch je eine auf diesen Stationen aufgestellte Batterie. Wird eine dieser Stationen angerufen, so tritt zuerst das Frischenläutwerk in Thätigkeit, welches nur so lange läutet, als die Station angerufen wird, soferne nicht auf den Fußumschalter getreten wird, wodurch dann, wie oben bemerkt, das Läutwerk ausgeschaltet wird. Das Prinzip des Läutwerks beruht auf dem wechselseitigen Schließen und Oeffnen zweier Stromkreise in Verbindung mit ein und demselben Elektromagneten. In den Stromkreis des Frischenapparates sind auch eingeschlossen: der Induktor, der Registrirapparat, das Perronläutwerk und die Läutebuden. Der in der Ruhelage in der Frischenleitung ständig zirkulirende Strom ist jedoch nicht im Stande, den Registrirapparat, das Perronläutwerk und die Läutebuden zum Auslösen zu bringen; es muß zu diesem Zwecke erst stärkerer Strom in die Leitung eingeführt werden und zwar durch den Induktor (Stromerzeugung durch Induktion). Dessen Wirkung äußert sich nun dadurch, daß der im Registrirapparate, im Perronläutwerk und in den Läutebuden befindliche Elektromagnet den angebrachten Anker auslöst und dann durch die Schwere des herabhängenden Gewichtes das Werk zum Ablaufen bringt.

Das Telephon beruht auf dem Prinzipe der Induktion. Im Eisenbahnverkehr befindet es sich im Gebrauche zur Uebermittlung von dienstlichen Mittheilungen..

Dessen Wirkung äußert sich folgendermaßen: Spricht Jemand in das Telephon, so fangen die unter dem Holzplättchen befindlichen Kohlenstäbchen oder Metallplättchen zu vibriren an, und durch das abwechslungsweise Entfernen und Nähern derselben von und an den am Telephon angebrachten Elektromagneten entstehen Induktionsströme. Bemerkt wird, daß im Elektromagneten ständig ein schwacher Strom zirkulirt, erzeugt durch eine Batterie. Durch die vorgenannten Induktionsströme werden die hineingesprochenen Laute fortgepflanzt.

Ad II.

Unter „Eisenbahn-Telegraphenstation“ versteht man eine Bahnbetriebsstation, welche mit Telegraphenapparaten ausgerüstet ist zur Abgabe von Bahndienst-Telegrammen, sowie auch von Staats- und Privat-Telegrammen, insoweit es der Bahnbetriebsdienst gestattet, d. h. wenn die Leitung für den Bahndienst entbehrlich ist. Die Benützung der Bahnbetriebstelegraphen für Staats- und Privatdepeschen soll überhaupt nur erfolgen:

a) zur Weiterbeförderung der auf den bayerischen Staats telegraphenstationen anlangenden telegraphischen Korrespondenz;

b) zur Uebermittlung der nach außerbayerischen Staats- oder Bahntelegraphenstationen bestimmten Korrespondenz an die nächste bayerische Staatstelegraphenstation;

c) zur Vermittlung des telegraphischen Wechselverkehrs zwischen den Bahntelegraphenstationen derselben Verwaltung sowie zwischen den Bahnstationen verschiedener Verwaltungen unter sich und mit den Staatstelegraphenstationen, insoweit eine Zwischenbeförderung durch die Staatstelegraphen nicht möglich ist.*)

Bei den Eisenbahnexpeditionen, an deren Sitz sich keine Staatstelegraphenstation befindet, können Depeschen zur Beförderung an alle Staatstelegraphenstationen, an die bayerischen Bahntelegraphenstationen, an alle Reichstelegraphenstationen und an jene des Auslandes aufgegeben werden.

Für die Annahme, Beförderung und Zustellung von Staats- und Privattelegrammen bei den Eisenbahntelegraphenstationen sprechen die dem Publikum eingeräumten Rechte der Benützung aller für den öffentlichen Verkehr bestimmten Telegraphen. Auch die Eisenbahntelegraphen sind, wenn auch mit einiger Beschränkung, öffentliche Verkehrsmittel, welche Jedermann zur Benützung zustehen, natürlich in erster Linie den Hof- und Staatsbehörden.

Gegen diese Benützung spricht der Zweck der Eisenbahntelegraphen, sowie der Umstand, daß an den meisten Bahntelegraphenstationen das Bestellpersonal mangelt, so daß der Telegraph hier seinen Zweck nicht vollkommen erfüllen kann. Es ist daher nothwendig, eigenes Personal zur Beförderung und Zustellung von Staats- und Privattelegrammen aufzustellen, bezw. die Leitungen wegen dieser Telegramme nach Bedürfniß zu vermehren, was mit bedeutenden Kosten verbunden ist.

7., Erste Expeditoren-Prüfung am 5. bis 7. Mai 1896.

I. Wie wird festgestellt, ob der in einer Ruhestromleitung eingetretene Fehler der Stromlosigkeit innerhalb oder außerhalb der eigenen Station liegt?

Wie wird der Fehler näher begrenzt und beseitigt, wenn die erwähnte Untersuchung ergeben hat, daß derselbe innerhalb der Station liegt?

II. Wie ist zu verfahren, wenn Zweifel entstehen hinsichtlich des Anspruches auf gebührenfreie Beförderung eines internen Telegramms?

*) Siehe Uebereinkommen, betreffend den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin 1895.

Ist anliegendes Telegramm als gebührenfreies Staatstelegramm auf Verlangen des Aufgebers zu behandeln?

Beilage 1. Oberstlieutenant v. Berchem

Neu-Ulm, Donau.

Bitte Antwort, ob ich bei Ueberschickung schwerer Forderung vorerst Genehmigung des Regiments-Ehrenrathes zum Austrag der Angelegenheit einholen muß.

Lieutenant Kraus.

Militaria.

III. Es ist das Verfahren anzugeben, welches der Telegraphenbeamte nach Erhalt des anliegenden Telegramms zu beobachten hat.

R. P. — An den jourhabenden Beamten des Telegraphenamtes

Beilage 2. München.

Bitte telegraphiren Sie Herrn Robert Resch, Bauführer in Bergreichenstein, Böhmen: Komme Dienstag. Resch. Telegramm bezahlt.

Bearbeitungszeit: $1^1/_2$ Stunden.

Ad I.

Ist Unterbrechung des Stromkreises eingetreten, was sich am abgefallenen Relaisanker und an der auf Null gegangenen Nadel des Galvanoskopes zeigt, so kann der Fehler in der eigenen, in einer benachbarten Station oder auf der Leitung gelegen sein. Man prüft vorerst mit Zuhilfenahme des Bodendrahtes (bei einer Mittelstation), ob man nach einer Seite sprechen kann; gelingt das, so ist nach einer Seite die Leitung und auch der eigene Apparat in Ordnung. Ist das nicht der Fall, so muß die eigene Station aus dem Schließungsbogen dadurch ausgeschaltet werden, daß die beiden Leitungszweige an den Einführungsdocken am Apparate direkt verbunden werden.

Sodann benütze man die Lokalbatterie zugleich als telegraphirende Batterie und schalte dieselbe an die beiden nun frei gewordenen Leitungsdocken. Zeigt sich nun die Nadel des Galvanoskopes ruhig, so ist eine Unterbrechung des Stromweges im eigenen Apparate vorhanden — entweder Bruch eines Schemadrahtes, der Windungen am Galvanoskope oder Relais, oder abgerissener Draht an den Tasterdocken und Blitzplatten.

Gibt jedoch bei kurz geschlossenem Apparat die Nadel des Galvanoskopes einen Ausschlag und spricht bei Tasterdruck das Relais an, so liegt der Unterbrechungsfehler auf der Leitung oder bei einer Station jener Richtung, gegen welche bei Untersuchung mit Bodendraht nicht gesprochen werden konnte.

Mit Hilfe der Batterie und des Galvanoskopes kann jeder einzelne Apparat im Haupt- und Lokalschließungsbogen für sich auf seine Leistungsfähigkeit geprüft werden.

Ad II.

In zweifelhaften Fällen sind diese Telegramme als „S“ (Staatstelegramme) zu befördern, nach der Beförderung jedoch mit kurzer Angabe des Beanstandungsgrundes an das vorgesetzte kgl. Oberpostamt einzusenden.

Das anliegende Telegramm — Beilage 1 — ist als gebührenfrei zu behandeln.

Ad III.

Das Telegramm — Beilage 2 — wird dahin beantwortet, daß dem gestellten Ansuchen nicht willfahrt werden kann.

(Nach § 1 Abs 2 der T.-O. ist der Absender eines Privattelegramms verpflichtet, auf desfallsiges Verlangen sich über seine Persönlichkeit auszuweisen. Außerdem würde die Telegraphenanstalt bei Annahme des Telegrammes die Handhabe dazu bieten, beim Empfänger den bezweckten falschen Schein zu erwecken, der Aufgeber befinde sich in München.

Ferner müssen Privattelegramme bei der Aufgabe bezahlt werden.)

VII.

Aufgaben aus der französischen Sprache.

1., Erste Expeditoren-Prüfung vom 21. bis 23. Nov. 1893.

A. Französisch-Deutsch.

Livraison de la marchandise. — Droits du destinataire. Le chemin de fer est tenu de délivrer, au lieu de destination, la lettre de voiture et la marchandise au destinataire, contre quittance et remboursement du montant des créances résultant de la lettre de voiture. Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé, soit qu'il s'agisse dans son propre intérêt, soit dans l'intérêt d'autre, à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que ce contrat lui impose. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint quand l'expéditeur, muni du duplicat, a donné au chemin de fer un ordre contraire. La station destinataire designée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison. En Allemagne la remise de la marchandise au bureau de douane de la station de destination ou bien, dans les limites des dispositions légales et réglementaires, à un entrepôt ou à un commissionaire-expéditeur, équivaut à la livraison au destinataire. Pour les marchandises dont le lieu de destination est situé au delà du réseau du chemin de fer, la livraison est considérée comme effectuée par le fait de la remise à l'entreprise de transport chargée de l'expédition au delà de la gare d'arrivée, à moins que le chemin de fer ne se charge lui-

même de la continuation du transport à des conditions et prix dûment publiés.

B. Deutsch-Französisch.

1. Zwei Meere, der Ocean und das Mittelmeer, zwei Ketten hoher Berge, die Pyrenäen und die Alpen, endlich einer der größten Flüsse Europas, der Rhein, bezeichneten im Alterthum die Grenzen Galliens, welches größer war als das heutige Frankreich.

2. Sankt Petersburg ist die Hauptstadt Rußlands und die Residenz des Kaisers. Die Stadt liegt an der Newa und hat einen geräumigen Hafen. Es gibt in Sankt Petersburg ungefähr hundert Brücken, fünfhundert Straßen und eine große Anzahl schöner Plätze. Man zählt jetzt in dieser Stadt sechshunderttausend Einwohner. Eine Eisenbahn verbindet Stankt Petersburg mit Moskau, eine zweite Eisenbahn verbindet die Hauptstadt Rußlands mit dem Westen Europas.

Für A und B: Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ad A.

Auslieferung des Gutes. — Rechte des Empfängers. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Frachtbrief und das Gut dem Empfänger am Bestimmungsorte gegen Quittung und Bezahlung der aus dem Frachtbrief sich ergebenden Kosten auszuliefern. Nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte ist der Empfänger — ob es sich nun um sein eigenes Interesse oder das eines Anderen handelt —, ermächtigt, in seinem Namen der Eisenbahn gegenüber die Rechte auf Ausführung der vertragsmäßigen Verpflichtungen geltend zu machen. Er kann namentlich bei der Eisenbahn die Ablieferung des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes verlangen. Dieses Recht erlischt, sobald der Absender, mit einem Duplikat versehen, der Eisenbahn gegentheiligen Befehl gegeben hat.

Der durch den Absender angegebene Bestimmungsort wird als Ablieferungsort betrachtet. In Deutschland kommt die Ablieferung des Gutes im Zollamt der Bestimmungsstation oder innerhalb der Grenzen der gesetzlichen und reglementären Bestimmungen an eine Niederlage oder an einen Spediteur der Ablieferung an den Empfänger gleich. Bei Gütern, deren Bestimmungsort abseits des Eisenbahnnetzes liegt, wird die Ablieferung derselben mit der Uebergabe an diejenige Transportunternehmung, welche mit der Weiterbeförderung betraut ist, als vollzogen betrachtet, außer wenn die Eisenbahn die Fortsetzung des Transportes

zu den entsprechend veröffentlichten Bedingungen und Kosten selbst besorgt.

Ad B.

1. Deux mers, l'Océan et la Méditerranée, deux chaînes de hautes montagnes, les Pyrénées et les Alpes, enfin une des plus grandes fleuves de l'Europe, le Rhin, marquaient dans l'antiquité les limites de la Gaule qui était plus grande que la France d'aujourd'hui.

2. St. Pétersbourg est la capitale de la Russie et la résidence de l'empereur. La ville est située sur la Néva et a un grand port. Il y a à St. Pétersbourg cent ponts à peu près, cinq cents rues et un grand nombre de belles places. On compte maintenant six cent mille habitants dans cette ville. Un chemin de fer joint St. Pétersbourg à Moscou, un second chemin de fer joint la capitale de la Russie avec l'occident de l'Europe.

2., Erste Expeditoren-Prüfung am 16. bis 18. Mai 1894.

A. Französisch-Deutsch.

1. A l'Administration des chemins de fer de l'Etat Belge
à Bruxelles.

En réponse à votre lettre du 8 mai courant, Nr. 4782, nous avons l'honneur de vous faire connaître que notre Autorité supérieure est disposée à accorder aux transports de fruits frais et de paniers neufs nécessaires à leur emballage qui s'effectueront, du premier juin au 31 décembre prochain, dans certaines relations entre la Bavière d'une part et la Belgique et les Pays Bas d'autre part, les conditions spéciales dont les envois de l'espèce ont joui pendant la période correspondante de l'année passée.

Agréez, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée. N. N.

2. Renvoyé les pièces ci-jointes au Chef de Station
à Ratisbonne,

après y avoir annexé la quittance dont il est question dans ma note du 15 août dernier, avec prière de me faire parvenir les documents communiqués après usage et de faire savoir à l'expéditeur que nous considérons l'affaire comme terminée.

B. Deutsch-Französisch.

Aachen, den 18. Mai 1894.

Herrn Stationsvorstand

in Lüttich.

Mittwoch, den 16. d M., Nachmittags 3 $1/_2$ Uhr, habe ich auf Ihrer Station bei Abfahrt des Schnellzugs nach Verviers meinen Hut verloren. Glücklicherweise ist derselbe auf dem Bahnsteig liegen geblieben und von einem Ihrer Bediensteten aufgehoben worden. Ich wäre Ihnen sehr zu Dank verpflichtet, wenn Sie den Hut gegen Nachnahme der Kosten an meine Adresse hieher senden möchten.

Hochachtungsvoll!

N. N.

Lüttich, den 19. Mai 1894.

Herrn D. Mozin

in Lüttich.

Anbei der verlangte Hut, dessen Empfang Sie auf Gegenwärtigem bestätigen wollen.

Der Stationsvorstand.

(Bearbeitungszeit für A u. B: 3 Stunden.)

Ad A.

1. An die Direktion der belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel.

In Erwiderung Ihres Schreibens vom 8. Mai ds. Nr. 4782 beehren wir uns Ihnen mitzutheilen, daß unsere oberste Behörde geneigt ist, den vom 1. Juni bis zum nächsten 31. Dezember in gewissen Verkehrsbeziehungen zwischen Bayern einerseits und Belgien und den Niederlanden andererseits ausgeführten Transporten von frischem Obst und den zu dessen Verpackung nöthigen neuen Körben die Spezialbedingungen zu bewilligen, welche die Sendungen dieser Art während der entsprechenden Zeit des verflossenen Jahres genossen haben.

Hochachtungsvoll!

N. N.

2. Mit den Anlagen zurück an den Stationsvorstand in Regensburg unter Beifügung der in meinem Schreiben vom 15. August erwähnten Quittung mit der Bitte, mir die betreffenden Schriftstücke nach Gebrauch wieder zukommen und dem Absender wissen zu lassen, daß wir die Angelegenheit als erledigt betrachten.

Ad B.

Aix-la-Chapelle, le 18 mai 1894.

Monsieur le chef de gare

à Liège.

Mercredi, le 16 de ce mois, à trois heures et demie de l'après-midi, j'ai perdu mon chapeau dans votre station au départ du train rapide pour Verviers.

Heureusement celui-ci est resté sur le perron et a été relevé par un de vos employés. Je vous serais bien obligé, si vous voudriez envoyer le chapeau à mon adresse sous remboursement des frais.

Agréez, Monsieur, l'assurance de ma plus haute considération. N. N.

Liège, le 19 mai 1894.

Monsieur D. Mozin à Liège.

Ci-joint le chapeau désiré, avec la prière de vouloir bien en confirmer la réception sur la présente.

Le chef de gare.

3., Erste Expeditoren-Prüfung am 27. bis 29. Nov. 1894.

A. Französisch-Deutsch.

Bruxelles, le 4 novembre 1894.

Monsieur le Chef des Expéditions

à Ratisbonne.

L'expéditeur de la marchandise renseignée à ma feuille de route (petite vitesse) No. 315 du mois passé, dont ci-joint copie, prétend qu'elle n'a pas encore été remise au destinataire.

Je vous prie de me mettre, le plus tôt que possible, en mesure de lui répondre soit en m'indiquant la date de la livraison soit en m'informant des causes qui y font obstacle.

Ci-joint la lettre de l'expéditeur établissant la non-recéption de l'envoi.

Agréez, Monsieur, l'assurance de ma haute considération.

Le Chef de Station des Chemins de fer de l'État Belge.

Ratisbonne, le 12 novembre 1894.

Renvoyé à Monsieur le Chef de Station

à Bruxelles

(Chemins de fer de l'État Belge.)

en l'informant, que l'envoi, dont il s'agit, n'est pas arrivé à ce lieu jusqu'à ce jour.

Veuillez donc provoquer des recherches à cet égard et prier vos cédants de le poursuivre et de m'en faire connaître le résultat.

Le destinataire insiste vivement pour obtenir la marchandise et menace de la refuser, si elle ne lui parvient sans autre délai.

Le Chef des Expéditions.

B. Deutsch-Französisch.

Genf, den 18. Juli 1894.

Herrn Stationsvorstand

in München

(Centralbahnhof).

Ich bin gestern Abend um 8 Uhr 30 Minuten von Ihrer Station abgereist, ohne vorher mein Gepäck (1 Koffer, gezeichnet H. C. 215, — 40 kg schwer) haben einschreiben zu lassen. Dieser Koffer, welcher nur Effekten zum persönlichen Gebrauch enthält, ist durch einen Diener des Hotels „Bayerischer Hof" einem Bediensteten des Gepäckbureaus übergeben worden; sein Name ist mir unbekannt. Ich würde Ihnen sehr verbunden sein, wenn Sie die Güte haben wollten, den Koffer an meine Adresse als Eilgut gegen Nachnahme der Kosten hierher zu senden. Auf Ihre Gefälligkeit rechnend, bitte ich die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung genehmigen zu wollen.

E. Varincourt,

Doktor der Medizin.

(Bearbeitungszeit für A u. B: 3 Stunden.)

Ad A.

Brüssel, den 4. November 1894.

An den Herrn Vorstand der Güterexpedition

in Regensburg.

Der Absender des Gutes zu unserer Frachtgutkarte Nr. 315 vom vergangenen Monat, deren Abschrift beiliegt, behauptet, daß das Gut dem Empfänger noch nicht ausgeliefert worden sei.

Ich ersuche Sie, mich sobald als möglich in den Stand zu setzen, ihm hierauf antworten zu können und zwar, ob das Gut inzwischen bezogen wurde, oder welches Ablieferungshindernis besteht.

Anruhend der Brief des Absenders, worin er den Nichtempfang der Sendung anzeigt.

Hochachtungsvollst

Der Stationsvorstand der belgischen Staatseisenbahnen.

Regensburg, den 12. November 1894.

Zurück an den Herrn Stationsvorstand

in Brüssel

(belgische Staatsbahnen)

mit dem Bemerken, daß die betreffende Sendung bis heute noch nicht hier angekommen ist.

Wollen Sie doch gütigst weitere Nachforschungen in dieser Angelegenheit veranlassen, den Lauf des Gutes auf den nachfolgenden Bahnen verfolgen und mir das Resultat bekannt geben lassen.

Der Empfänger besteht darauf, das Gut zu erhalten und droht, die Annahme zu verweigern, wenn es ihm nicht binnen Kurzem abgeliefert wird.

Der Vorstand der Güterexpedition.

Ad B.

Génève, le 18 juillet 1894.

Monsieur le chef de gare

à Munich.

(gare centrale.)

Hier soir à 8 heures et 30 minutes je suis parti de votre station sans avoir fait enregistrer mon bagage (une malle signée H. C. 215, pesant quarante kg.).

Cette malle qui ne contient que des effets pour l'usage personel, a été remise par un domestique de l'hôtel de Bavière à un agent du bureau des bagages; son nom m'est inconnu.

Je vous serais bien obligé; si vous aviez la bonté d'envoyer la malle à ce lieu à mon adresse comme marchandise à grande vitesse contre remboursement des frais.

Comptant sur votre complaisance, je vous prie d'agréer l'assurance de ma haute considération

E. Varincourt,

docteur en médecine.

4., Erste Expeditoren-Prüfung am 2. bis 4. Mai 1895.

A. Französisch-Deutsch.

Chemins de fer de l'Est, du Midi, du Nord, de l' Ouest et de Paris—Lyon—Méditerranée.

Voyages circulaires.

Il est délivré pendant toute l'année, aux conditions stipulées, des billets à prix réduits de 1^re^, 2^e^ ou 3^e^ classe

pour les voyages circulaires sur les réseaux des Chemins de fer français indiqués ci-dessus, avec itinéraires tracés d'avance au gré des voyageurs.

Ces itinéraires peuvent d'ailleurs comprendre des lignes d'un seul ou de plusieurs des réseaux participants. Les itinéraires des voyages circulaires sont établis par les voyageurs eux-mêmes. Ils doivent ramener les voyageurs à leur point de départ, sauf dans le cas, ou le voyageur venant de l'étranger entre sur les réseaux participants par une gare frontière et sort par une autre gare frontière.

Le voyageur a àussi la faculté de sortir des réseaux participants par une gare frontière et de rentrer sur ces réseaux par une autre gare frontière.

Les billets circulaires sont exclusivement valables pour les parcours compris dans l'itinéraire qu'ils indiquent. Toutefois, le voyageur peut se rendre d'un point de l'itinéraire à un autre par une ligne plus courte que celle qui figure sur l'itinéraire entre ces deux points, en faisant apposer, par le chef de la gare origine du raccourci, un visa modificatif sur le billet. Mais tout parcours non prévu à l'itinéraire et ne constituant pas raccourci, doit être payé à part, au tarif ordinaire, sans aucune compensation avec les parcours abandonnés. Le prix des voyages circulaires est fixé à raison du parcours total à effectuer. Ce parcours total s'obtient en additionnant les parcours partiels compris dans l'itinéraire choisi, chaque parcours partiel étant compté pour la longueur indiquée par le tableau annexé au tarif.

Toute portion de ligne parcourue deux fois est comptée pour le double de sa longueur. Le minimum de parcours d'un voyage circulaire est de 300 kilomètres.

B. Deutsch-Französisch.

München, den 4. Mai 1895.

Herrn Stationsvorstand der Jura-Simplon-Bahn in Genf.

Die Sendung unserer Frachtkarte Nr. 1 vom 15. April des laufenden Jahres (ein Koffer Wäsche im Gewichte von 50 kg.) ist irrthümlich an Julius Leclerq in Genf adressirt worden, während dieselbe an den gleichen Empfänger in Genua hätte adressirt werden sollen.

Gemäß der vom Absender ertheilten Verfügung ersuche ich Sie, den fraglichen Koffer sofort als Eilgut nach Genua weitersenden und mich hievon benachrichtigen zu wollen.

Der Vorstand der Güterexpedition der k. bayer. Staatseisenbahnen.

(Bearbeitungszeit 3 Stunden.)

Ad A.

Französische Ost-, Süd-, Nord- und Westbahn und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

Rundreisen.

Es werden während des ganzen Jahres zu den festgesetzten Bedingungen Fahrkarten erster, zweiter oder dritter Klasse zu ermäßigten Preisen für Rundreisen auf dem oben angegebenen französischen Eisenbahnnetz ausgegeben, mit den auf Wunsch der Reisenden im Voraus angegebenen Fahrten.

Diese Fahrten können übrigens eine oder mehrere Linien der angegebenen Netze umfassen. Die Strecken der Rundreisen werden durch die Reisenden selbst festgesetzt. Sie müssen die Reisenden nach ihrem Ausgangspunkt zurückbringen, außer, wenn der Reisende, vom Auslande kommend, auf einer Grenzstation in das erwähnte Eisenbahnnetz ein- und auf einer anderen Grenzstation wieder austritt.

Der Reisende hat außerdem die Berechtigung, das betreffende Eisenbahnnetz auf einer Grenzstation zu verlassen und auf einer anderen Grenzstation wieder auf ersteres zurückzukehren.

Die Rundreise-Fahrkarten sind ausschließlich für die in der Reise bezeichneten Fahrten giltig. Jedoch kann der Reisende von einer Station bis zu einer anderen eine kürzere als die zwischen diesen beiden Punkten vereinbarte Strecke benützen, wenn er sich von dem Vorstand der Ausgangsstation der Abkürzungsstrecke einen entsprechenden Vermerk auf der Fahrkarte anbringen läßt. Jede, auf dem Fahrscheinheft nicht vorgesehene Fahrt, die keine Verkürzung feststellt, muß aber für sich, ohne jeden Ersatz für aufgegebene Fahrten, zum gewöhnlichen Preis bezahlt werden. Der Preis für Rundreisen ist nach Verhältniß der auszuführenden Gesammtreise festgesetzt. Der Preis der Rundreisen setzt sich aus den in der Reise inbegriffenen einzelnen Fahrten zusammen, wobei jede Theilstrecke nach der Länge berechnet wird, welche in der dem Tarife beigefügten Tabelle angegeben ist.

Jeder Theil einer Strecke, der zweimal zurückgelegt wird, wird mit seiner doppelten Länge berechnet. Die geringste Strecke einer Rundreise beträgt 300 km.

Ad B.

Munich, le 4 mai 1895.

Monsieur le Chef de station du chemin de fer de Jura—Simplon à Genève.

L'envoi de notre feuille de route No. 1 du 15 avril de cette année (une malle de linge pesant 50 kg.) a été erronément

adréssé à Jules Leclerq à Genève tandis qu'il avait été adressé au même destinataire à Gênes.

Selon la disposition de l'expéditeur je vous prie d'envoyer cette malle tout de suite à Gênes comme «marchandise à grande vitesse» et d'avoir la bonté de m'en informer.

Le Chef de l'Expédition
des chemins de fer de l'Etat de Bavière.

5., Erste Expeditoren-Prüfung am 10. bis 12. Sept. 1895.

A. Französisch-Deutsch.

Convention internationale sur le transport de marchandises par chemin de fer conclue à Berne le 14 octobre 1890 et mise en vigueur le 1er janvier 1893.

La Convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises qui sont exécutés, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des États contractants à destination du territoire d'un autre État contractant, par les lignes de chemin de fer.

Les dispositions réglementaires prises d'un commun accord entre les États contractants pour l'exécution de cette Convention ont la même valeur que la Convention elle-même.

Les dispositions de la Convention internationale ne sont pas applicables au transport des objets suivants:

1. Les objets dont le monopol est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir.

2. Les objets qui, par leur dimension, leur poids ou leur conditionnement ne se prêteraient pas au transport, à raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer dont le concours est nécessaire pour l'exécution du transport.

3. Les objets dont le transport serait interdit, par mesure d'ordre public, sur le territoire de l'un des États à traverser.

Les dispositions réglementaires désigneront les objets qui, à raison de leur grande valeur, de leur nature ou des dangers qu'ils présenteraient pour la régularité et la sécurité de l'exploitation, seront exclus du transport international réglé par la Convention, ou ne seront admis à ce transport que sous certaines conditions.

En ce qui concerne les transports internationaux, seront valables les conditions des tarifs communs des unions de

chemin de fer, de même que celles des tarifs particuliers de chaque chemin de fer, autant qu'elles ne seront pas contraires à la Convention.

B. Deutsch-Französisch.

München, den 12. September 1895.
(Centralbahnhof)

Herrn Stationsvorstand der französischen Ostbahn
in Paris.

Herr Dubois, Sekretär der Gesandtschaft der französischen Republik am königlich bayerischen Hofe, hat mir mitgetheilt, daß er Ihrer Station am 1. l. Mts. eine Kiste verschiedenen Inhalts (Kleider, Bücher u. s. w.) im Gewichte von 80 kg mit Eilgutfrachtbrief an seine Adresse in München (Maximilianstraße Nr. 2) übergeben habe.

Diese Kiste ist bis zum heutigen Tage nicht hier angekommen.

Ich ersuche Sie, die erforderlichen Schritte zu thun, damit der Empfänger so schnell als möglich in Besitz des erwähnten Gutes gelange.

Der Vorstand der Güterexpedition
der k. b. Staatseisenbahnen.

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ad A.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, abgeschlossen zu Bern am 14. Oktober 1890 und in Kraft gesetzt am 1. Januar 1893.

Das internationale Uebereinkommen findet Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschließenden Staaten in das Gebiet eines anderen vertragschließenden Staates auf der Eisenbahn befördert werden.

Die Bestimmungen, welche zur Ausführung des internationalen Uebereinkommens von den vertragschließenden Staaten vereinbart werden, sollen dieselbe rechtliche Wirkung haben, wie das Uebereinkommen selbst.

Die Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens finden keine Anwendung auf den Transport folgender Gegenstände:

1. derjenigen Gegenstände, welche auch nur in einem der am Transporte betheiligten Gebiete dem Postzwange unterworfen sind;

2. derjenigen Gegenstände, welche wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit nach der Anlage und

dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen;

3. derjenigen Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte betheiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

Die Ausführungsbestimmungen werden jene Güter bezeichnen, welche wegen ihres großen Werthes, wegen ihrer besonderen Beschaffenheit oder wegen der Gefahren, welche sie für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bieten, vom internationalen Transporte nach Maßgabe dieses Uebereinkommens ausgeschlossen oder zu diesem Transporte nur bedingungsweise zugelassen sind.

Was den internationalen Transport betrifft, so gelten die Bestimmungen der gemeinsamen Tarife der Eisenbahnverbände, ebenso wie die besonderen Bestimmungen jeder Eisenbahn, insoweit sie keine dem internationalen Uebereinkommen zuwiderlaufenden Bestimmungen enthalten.

Ad B.

Munich, le 12 septembre 1895.
(gare centrale).

Monsieur le chef de gare des chemins de fer de l'Est
à Paris.

Monsieur Dubois, sécrétaire de l'ambassade de la République française, m'a communiqué, qu'il ait remis le 1ier de ce mois à votre station une caisse contenant de différentes choses (des habits, des livres etc.) au poids de 80 kg. par lettre de voiture à grande vitesse à son adresse à Munich (rue Maximilian Nr. 2).

Cette caisse n'est pas arrivée ici jusqu'aujourd'hui.

Je vous prie de faire les démarches nécessaires afin que le destinataire parvienne aussi vite que possible en possession de la marchandise mentionnée.

Le chef de l'Expédition
des chemins de fer de l'État de Bavière.

6., Erste Expeditoren-Prüfung am 17. bis 19. Dez. 1895.

A. Französisch-Deutsch.

Bruxelles, le 29 mai 1894.

Circulaire.

Trafics avec l'Allemagne, le Grand-Duché de Luxembourg, l'Autriche-Hongrie et la Suisse. — Convention spéciale.

Le 13 juin 1893, il a été conclu entre l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, les Pays-Bas et la Suisse, une convention spéciale pour faciliter le transport international de certains objets visés par l'article 1er des dispositions réglementaires pour l'application de la convention de Berne du 14 octobre 1890.

Le Grand-Duché de Luxembourg et la Belgique ont adhéré à cette convention spéciale qui s'applique:

1. aux envois d'or, d'argent, de valeurs, d'objets précieux et d'objets d'art;

2. aux transports funèbres;

3. à certaines marchandises admises conditionnellement au transport. En attendant la publication des tarifs ou suppléments réglant le transport des envois dont il s'agit au 1., ceux-ci ne pourront être acceptés avec des lettres de voitures du formulaire prescrit par la convention de Berne s'ils sont en destination de l'Allemagne, de l'Autriche-Hongrie ou de la Suisse.

Ils continueront, jusqu' à nouvel ordre, à être adressés à un intermédiaire à la frontière et à être effectués, sur le parcours belge, aux conditions des tarifs intérieurs ou mixtes.

Les envois dont il s'agit sous 2. et 3. pourront être acceptés avec des lettres de voitures directes du formulaire prescrit par la convention de Berne et être enregistrés, le cas échéant, pour leurs destinations définitives aux prix prévus aux tarifs qui leur sont applicables. La convention n'est pas applicable aux envois effectués en transit par la France.

L'Administrateur des Chemins de fer de l'État belge.

B. Deutsch-Französisch.

Nürnberg, den 19. Dezember 1895.

An den Herrn Stationsvorstand der französischen Ostbahn
in Paris.

Die Sendung Ihrer Frachtgutkarte Nr. 4 vom 2. laufenden Monats, bestehend aus einem Koffer Weißzeug, gezeichnet A.B. 145

und 80 Kilogramm wiegend, kann nicht abgeliefert werden, weil der Empfänger Antoine Buttler hierorts unbekannt ist.

Ich ersuche Sie, den Versender Jaques Godefroi, Rivolistraße Nr. 45, hievon verständigen und mir, wenn es möglich ist, die genaue Adresse des Empfängers mittheilen zu wollen.

Der Vorstand der Güterexpedition der bayer. Staatsbahnen.

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ad A.

Brüssel, den 29. Mai 1894.

Rundschreiben.

Verkehr mit Deutschland, dem Großherzogthum Luxemburg, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz. — Besonderes Uebereinkommen.

Am 13. Juni 1893 ist zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn, den Niederlanden und der Schweiz ein besonderer Vertrag geschlossen worden, um den internationalen Transport gewisser Güter, die im Art. 1 der Ausführungsbestimmungen zum Berner Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 bezeichnet wurden, zu erleichtern.

Das Großherzogthum Luxemburg und Belgien haben dieser besonderen Vereinbarung zugestimmt, dieselbe findet Anwendung

1. auf Sendungen von Gold, Silber, Werthgegenständen, Preziosen und Kunstgegenständen;
2. auf Leichentransporte;
3. auf gewisse Gegenstände, die zum Transport bedingungsweise zugelassen sind.

Bis zur Veröffentlichung der Tarife oder Nachträge, welche den Transport der Sendungen unter 1 regeln, dürfen dieselben, wenn sie nach Deutschland, Oesterreich-Ungarn oder der Schweiz bestimmt sind, mit dem durch das Berner Uebereinkommen vorgeschriebenen Frachtbriefformular nicht angenommen werden.

Dieselben müssen bis auf weitere Anweisung an eine Mittelsperson an der Grenze adressirt und auf dem belgischen Durchlauf nach den Bedingungen der lokalen oder gemischten Tarife befördert werden.

Die Sendungen unter Nr. 2 und 3 können mit direktem, durch das Berner Uebereinkommen vorgeschriebenem Frachtbriefformular angenommen und gegebenen Falles bis zur definitiven Bestimmungsstation zu den in den Tarifen vorgeschriebenen Taxen kartirt werden. Das Uebereinkommen findet keine Anwendung auf Sendungen im Transit durch Frankreich.

Die Verwaltung der belgischen Staatseisenbahnen.

Ad B.

Nuremberg, le 19 decembre 1895.

Monsieur le chef de gare du chemin de fer de l'Est à Paris.

L'envoi de votre feuille de route (petite vitesse) No. 4 du 2 de ce mois, consistant en une malle de linge, marquée A. B. 145 et pesant 80 kg., ne peut pas être delivré, parce que le destinataire Antoine Buttler est inconnu ici.

Je vous prie d'en informer l'expéditeur Jaques Godefroi, rue de Rivoli Nr. 145 et de me communiquer, s'il est possible, l'adresse exacte du destinataire.

Le chef de l'Expedition des chemins de fer de l'État
de Bavière.

7., Erste Expeditoren-Prüfung am 5. bis 7. Mai 1896.

A. Französisch-Deutsch.

Tarif pour le transport d'animaux vivants et de véhicules de chemin de fer entre certaines stations belges d'une part, et certaines stations du chemin de fer de l'État de Bavière d'autre part.

Avant-propos.

Les administrations intéressées se chargent du transport direct, entre les stations désignées au tarif, des animaux vivants et des véhicules de chemin de fer conformément aux dispositions générales insérées dans le recueil publié sous le titre: „Services Belges-Allemands et Belges-Luxembourgeois".

Dispositions spéciales.

I. Transport d'animaux vivants.

A la demande de l'expéditeur ou du destinataire le chemin de fer de l'État deBavière effectue, aux prix fixé par son tarif intérieur, le chargement ou le déchargement des animaux vivants (chevaux, poulains, ânes, gros et petit bétail, moutons, etc.), lorsque la gare de départ ou d'arrivée dispose d'un personel suffisant. Le prix à payer par l'expéditeur pour le parcours allemand jusqu' à la frontière belge est calculé à raison de francs 0,025 par kilomètre.

L'inscription des transports est faite en Bavière dans les bureaux des bagages, en Belgique dans les bureaux des marchandises.

Les animaux, dont il n'a pas été pris livraison dans le délai fixé, sont mis en fourrière aux frais et risques de l'expéditeur. Celui-ci est prévenu par l'entremise de la gare expéditrice.

II. Transports de véhicules de chemin de fer.

Le tarif ne s'applique qu'aux envois de véhicules (voitures à voyageurs, wagons à marchandises, etc.) roulants sur leurs propres roues ou chargés sur d'autres véhicules faisant partie de l'expédition. Il indique séparément les taxes applicables sur le parcours allemand et sur le parcours belge.

B. Deutsch-Französisch.

Nürnberg (Centralbahnhof), den 7. Mai 1896.

Herrn Stationsvorstand der belgischen Staaatseisenbahnen
in Lüttich.

Bei Ankunft des Expreßzuges Ostende—Wien am 6. des laufenden Monats ist im direkten Wagen Nr. 2288 (erste Klasse) ein kleines Packet mit der Adresse: „Leclerq à Nuremberg" und einem alten Beklebzettel (Etiquette) „D'Ostende à Liège" versehen, vorgefunden worden.

Dieses Packet kann dem Eigenthümer nicht übergeben werden, weil er hierorts unbekannt ist.

Ich ersuche Sie, die erforderlichen Nachforschungen veranlassen und mir deren Ergebniß bekanntgeben zu wollen.

Der Stationsvorstand
der königlich bayerischen Staatseisenbahnen.

Bearbeitungszeit: 3 Stunden.

Ad A.

Tarif für die Beförderung lebender Thiere und Eisenbahnfahrzeuge zwischen gewissen belgischen Stationen einerseits und gewissen Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen andererseits.

Vorwort.

Die betheiligten Verwaltungen übernehmen den direkten Transport von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen zwischen den im Tarif bezeichneten Stationen, entsprechend den veröffentlichten allgemeinen Bestimmungen unter dem Titel

„Belgisch-deutscher und belgisch-luxemburgischer Verkehr".

Besondere Bestimmungen.

I. Beförderung von lebenden Thieren.

Auf Verlangen des Versenders oder des Empfängers bewirkt die bayerische Staatseisenbahn zu der in ihrem internen Tarif festgesetzten Gebühr das Ein- und Ausladen lebender Thiere (Pferde, Füllen, Esel, Groß- und Kleinvieh, Schafe ꝛc.), wenn die Absende- oder Bestimmungsstation über ein hinreichendes Personal verfügt.

Die vom Versender für die deutsche Strecke bis zur belgischen Grenze zu zahlende Fracht wird in Franken zu 0,025 für das Kilometer berechnet.

Die Abfertigung der Sendungen wird in Bayern durch die Gepäckabfertigungsstellen, in Belgien durch die Güterexpeditionen bethätigt.

Jene Thiere, die bis zur bestimmten Zeit nicht abgeholt worden sind, werden auf Kosten und Gefahr des Versenders in Stallungen untergebracht. Der Versender wird durch Vermittelung der Versandtstation hievon benachrichtigt.

II. Transport von Eisenbahnfahrzeugen.

Der Tarif findet nur Anwendung auf Sendungen von Fahrzeugen (Personenwagen, Güterwagen ꝛc.), die auf ihren eigenen Rädern laufen oder auf vom Versender gestellten Fahrzeugen (Trucks) verladen sind. Derselbe bezeichnet getrennt die auf der deutschen und auf der belgischen Strecke anzuwendenden Taxen.

Ad B.

Nuremberg, le 7 mai 1896.
(gare centrale)

Monsieur le chef de gare des chemins de fer de l'État Belge
à Liège.

A l'arrivée du train express Ostende—Vienne le 6 du mois courant on a trouvé dans le waggon Nr. 2288 (première classe) un petit paquet muni de l'adresse «Leclerq à Nuremberg» et d'une vieille étiquette «D'Ostende à Liège».

Ce paquet ne peut pas être délivré au propriétaire, parce qu'il est inconnu ici.

Je vous prie de provoquer les recherches nécessaires et de m'en faire connaître le résultat.

Le chef de gare
des chemins de fer de l'État de Bavière.

Inhaltsverzeichniß.

A.

B.

Seite

D.

E.

F.

L.

M.

N.

S.

W.

Z.

Druck: Nationale Verlagsanstalt, Buch- u. Kunstdruckerei, Act.-Ges., München.

Druck: Nationale Verlagsanstalt, Buch- und Kunstdruckerei, Act.-Ges., München.